MANUALE D'USO 2006

625 SMC
625 SXC

ART. NR. 3.211.76IT

ITALIANO

Vi raccomandiamo di leggere attentamente e interamente il presente manuale prima di intraprendere il primo viaggio. Contiene molte informazioni e suggerimenti che vi faciliteranno l'uso ed il maneggio della moto.
nel vostro proprio interesse fate attenzione in particolare alle avvertenze contrassegnate nel modo seguente:

⚠ ATTENZIONE

– SE TALE AVVERTIMENTO NON VIENE OSSERVATO SI METTE A RISCHIO LA VITA !

! AVVERTIMENTO

– NEL CASO IN CUI NON SI OSSERVINO TALI AVVERTIMENTI SI POTREBBERO DANNEGGIARE PARTI DELLA MOTOCICLETTA O LA MOTOCICLETTA NON SARÀ PIÙ SICURA.

Per favore scrivete sotto i numeri di matricola della vostra motocicletta

Numero telaio	
Numero motore	
Numero chiave	
Timbro del concessionario	

Le indicazioni contenute nel presente manuale non sono vincolanti. La KTM SPORTMOTORCYCLE AG si riserva il diritto di variare o cancellare senza sostituzione specifiche tecniche, prezzi, colori, forme, materiali, servizi d'assistenza, caratteristiche costruttive, equipaggiamento e simili senza preavviso e senza indicarne il motivo, di adattarli alle condizioni locali e di cessare senza preavviso la produzione di un determinato modello. La KTM non risponde per le possibilità di consegna, per eventuali deviazioni dalle descrizioni od immagini nonché per errori materiali e di stampa. I modelli illustrati sono in parte dotati di equipaggiamenti opzionali non inclusi nella dotazione di serie.

CARI CLIENTI KTM, »

Vorremmo congratularci con voi per aver scelto di acquistare una moto KTM.

Ora siete proprietari di una moto sportiva e moderna che vi renderà sicuramente molto contenti, se la trattate con l'adeguata cura e manutenzione. **Prima di mettere in funzione la vostra motocicletta per la prima volta, dovreste assolutamente leggere con attenzione il presente manuale d'uso per prendere conoscenza dell'uso e delle caratteristiche della vostra nuova motocicletta, anche se dovrete dedicarci parte del vostro tempo prezioso. Solo in questa maniera saprete come tarare la moto per adattarla nel migliore dei modi alle vostre esigenze personali e come potete proteggervi da eventuali lesioni. Il manuale inoltre contiene informazioni importanti sulla manutenzione della vostra nuova moto.** Al momento della stampa il presente manuale corrispondeva alla più recente evoluzione di questa serie. Piccole variazioni dovute ad un ulteriore sviluppo costruttivo delle motociclette però non possono mai essere escluse del tutto.
Il manuale d'uso è una parte importante in dotazione alla moto e dovrebbe essere consegnato al cliente al momento dell'acquisto della moto.

Facciamo notare espressamente che i lavori contrassegnati con * nel capitolo "Manutenzione ciclistica e motore" devono essere eseguiti da un'officina specializzata KTM. Se tali lavori di manutenzione diventano necessari nel corso di un impegno agonistico, essi dovranno essere eseguiti da un meccanico qualificato.

Per la vostra sicurezza utilizzate solo ricambi ed accessori originali KTM. KTM non si assume alcuna responsabilità per l'uso di altri prodotti e danni da essi derivanti.

Per favore rispettate assolutamente i tempi di rodaggio e gli intervalli d'ispezione e di manutenzione prescritti. L'osservanza precisa di questi contribuisce notevolmente a prolungare la durata della vostra motocicletta. Fate eseguire le revisioni assolutamente da un'officina specializzata KTM.
Per eventuali richieste speciali rivolgetevi ad un'officina specializzata KTM che all'occorrenza potrà godere dell'appoggio da parte dell'importatore KTM.

Il motociclismo è uno sport meraviglioso e naturalmente speriamo che possiate godervelo appieno. Esso però porta con sé un potenziale di problemi con l'ambiente ed anche di conflitti con altre persone. Un maneggio prudente e responsabile della motocicletta però fa sì che questi problemi e conflitti non debbano sorgere. Per garantire il futuro dello sport motociclistico assicuratevi che utilizziate la motocicletta nell'ambito della legalità, mostrate coscienza ecologica e rispetto per i diritti altrui.

Vi auguriamo buon divertimento per la guida!

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Allegati: ctatlogo ricambi telaio & motore

Le motociclette sportive KTM sono concepite e costruite in maniera tale da resistere alle sollecitazioni correnti in regolari impieghi agonistici.
Le motociclette corrispondono ai regolamenti ed alle categorie attualmente validi delle più importanti federazioni motociclistiche internazionali.

Presupposto per il corretto funzionamento e per evitare un'usura precoce è l'osservanza delle prescrizioni di manutenzione, cura e taratura di motore e ciclistica indicate nel manuale d'uso. Una cattiva taratura della ciclistica può provocare danneggiamenti e rotture ai componenti della ciclistica (vedi capitolo Controllo taratura base ciclistica).

I lavori di manutenzione prescritti nella "Tabella lubrificazione e manutenzione" devono assolutamente essere eseguiti in un'officina specializzata KTM e confermati nel Libretto Tagliandi, altrimenti decade ogni diritto di garanzia.

Devono essere utilizzati come da programma di manutenzione i carburanti e lubrificanti nominati nel manuale d'uso oppure materiali d'esercizio aventi specifiche equivalenti.

In caso di danni e danni consequenziali causati da manipolazioni o modifiche alla motocicletta non può essere fatto valere alcun diritto di garanzia legale.

L'uso delle motociclette in condizioni estreme, p.es. su terreno molto fangoso e bagnato, può portare ad un'usura superiore alla media di componenti come, ad esempio, gli organi di trasmissione o i freni. Pertanto è possibile che la manutenzione o la sostituzione di pezzi d'usura diventi necessaria già prima del raggiungimento del limite d'usura secondo il programma di manutenzione.

Questa motocicletta è ammessa all'uso stradale solo nella versione omologata invariata (depotenziata). Senza questa limitazione della potenza (cioè depotenziata) questa motocicletta è ammessa solo all'uso in fuoristrada, ma non alla circolazione stradale. Il modello 625 SXC è concepito per gare di resistenza fuori strada (Enduro) e non è adatto ad un prevalente uso crossistico.

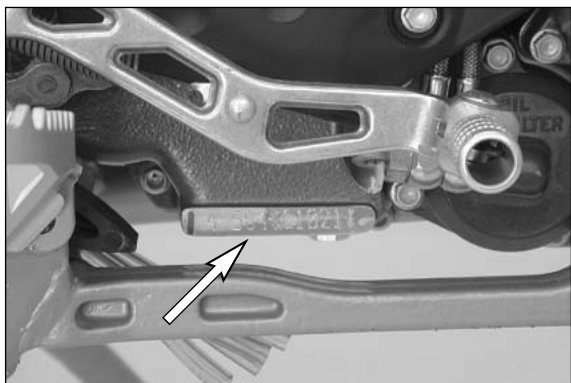
I modelli SMC sono ammessi all`uso stradale solo nella versione omologata invariata (depotenziata). Senza questa limitazione della potenza (cioé depotenziati) questi modelli sono ammessi solo all`uso in competizioni supermotard, ma non alla circolazione stradale.

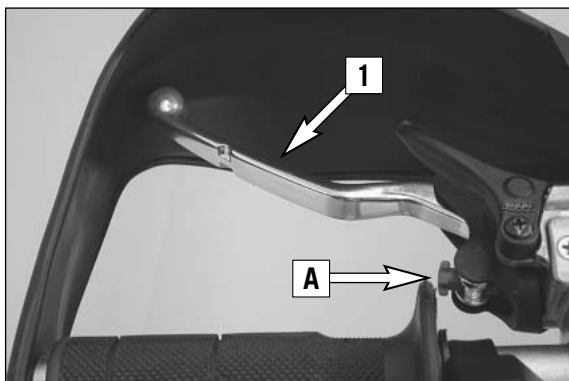
Ai sensi della norma internazionale sulla gestione qualità ISO 9001 la KTM applica processi di controllo qualità atti ad assicurare la massima qualità possibile dei prodotti.

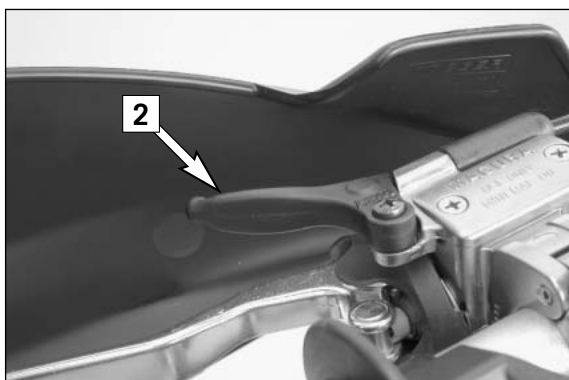
INDICE »

Pagina

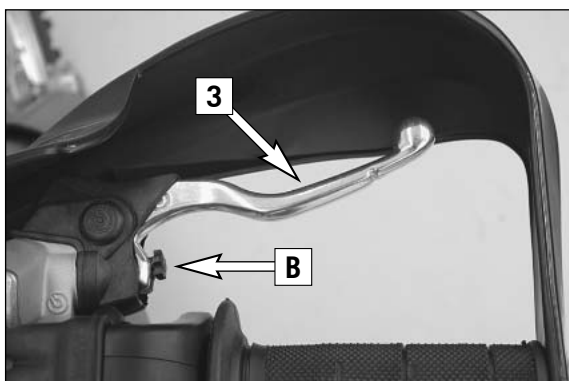
Numero telaio

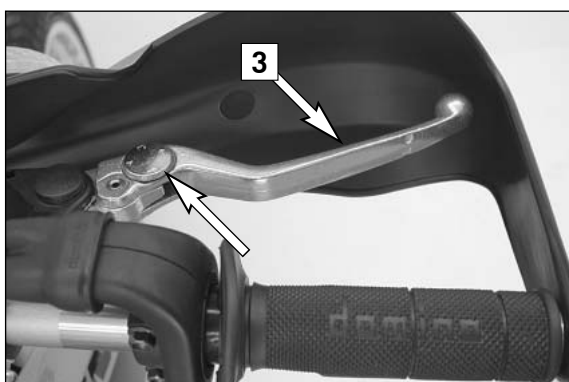
Il numero del telaio è inciso sul lato destro del cannotto di sterzo. Annotate questo numero su pagina 1.

Numero motore, tipo motore

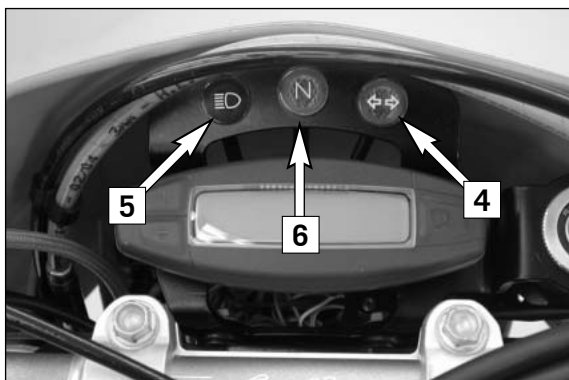
Il numero e il tipo del motore sono incisi sul lato destro del motore al di sotto del pignone della catena. Annotate questo numero su pagina 1.

Leva della frizione

La leva frizione **[1]** è montata sul manubrio a sinistra. Con la vite di regolazione **[A]** può essere variata la posizione base della leva frizione (vedi lavori di manutenzione).

Leva di decompressione a mano

La leva di decompressione a mano **[2]** trova impiego solo in 2 casi eccezionali.

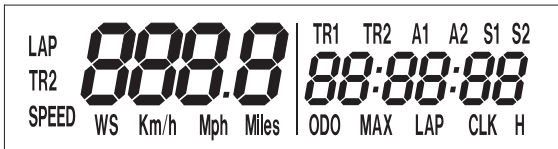
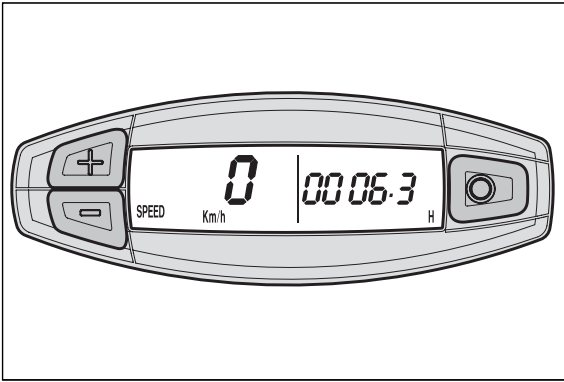
a) Quando il motore è „andato in stallo". Può succedere che nel successivo tentativo di avviamento il motorino d'avviamento non riesce più a far girare il motore, perché il decompressore automatico non funziona. In questo caso tirate la leva di decompressione a mano e avviate di nuovo. Dopo di ciò si può ancora avviare il motore in maniera del tutto normale.
b) Quando si vuole mettere in moto la motocicletta spingendola. Mentre spingete la moto, tirate la leva di decompressione a mano per facilitare la partenza del motore.

Leva freno a mano (SXC)

La leva del freno a mano **[3]** è collocata sulla destra del manubrio ed aziona il freno della ruota anteriore La posizione base può essere variata con la vite di registro **[B]** (vedi lavori di manutenzione).

Leva freno a mano (SMC)

La posizione base della leva freno anteriore può essere modificata in 4 livelli (vedi manutenzione).

Spie di controllo, tachimetro digitale

La spia di controllo verde **[4]** si illumina a lampeggiatore inserito nel ritmo di lampeggiamento.

La spia di controllo blu **[5]** si illumina quando è accesa la luce abba gliante.

Ad accensione inserita la spia di controllo arancione **[6]** è illuminata.

Tachimetro elettronico

Il display del tachimetro elettronico viene attivato appena si aziona un pulsante o proviene un impulso dal sensore ruota.
La visualizzazione sul display sparisce quando nel giro di un minuto non viene azionato nessun pulsante o non proviene nessun impulso dal sensore ruota.
Con il pulsante **O** si cambia la modalità di visualizzazione.
Con i tasti **+** e – si comandano diverse funzioni.

TEST

Per il test funzionale del display s'illuminano brevemente tutti i segmenti di visualizzazione.

WS (circonferenza ruota)

La visualizzazione cambia e viene visualizzata brevemente la circonferenza della ruota anteriore espressa in millimetri (2205 mm corrispondono alla circonferenza della ruota anteriore da 21" con pneumatico di serie).
Dopodiché la visualizzazione passa alla modalità precedentemente impostata.

Modalità di visualizzazione SPEED / H (ore di funzionamento)

Allo stato di consegna sono attivate solo le modalità di visualizzazione SPEED / H e SPEED / ODO. A display attivo e ruota ferma viene visualizzata la modalità SPEED/H. Appena la ruota anteriore gira, la visualizzazione passa automaticamente alla modalità SPEED/ODO.

SPEED indica la velocità.

H indica le ore di funzionamento del motore. Il contaore inizia a contare appena parte il motore. Il valore visualizzato non può essere variato.
Per le motociclette KTM da fuoristrada gli intervalli di manutenzione sono indicati in parte in ore di servizio. A questo riguardo il contaore è molto utile.

Modalità di visualizzazione SPEED/ODO (odometro)

Nella modalità ODO vengono visualizzati la velocità ed i chilometri totali percorsi.
Quando la ruota anteriore si ferma, la visualizzazione passa automaticamente alla modalità SPEED/H.

Tasto **+**	nessuna funzione
Tasto –	nessuna funzione
Tasto **O** brevemente	passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto **O** 3 sec.	passa alla modalità successiva di visualizzazione

Il tachimetro elettronico dispone di molte modalità di visualizzazione (funzioni) supplementari che possono essere attivate (vedi capitolo: Attivazione/disattivazione modalità di visualizzazione).

Attivazione/disattivazione modalità di visualizzazione

A questo scopo premere nella modalità SPEED/H per 3 secondi il tasto **O** per accedere al menu SETUP. Vengono visualizzate le funzioni attive. La funzione lampeggiante può essere attivata con il tasto **+** e disattivata con il tasto –. Per salvare le impostazioni premere per 3 secondi il tasto **O**. Se trascorrono 20 secondi senza che nessun tasto venga premuto, le impostazioni vengono automaticamente memorizzate e la visualizzazione passa alla modalità SPEED/H.

Tasto **+**	attiva la funzione lampeggiante
Tasto –	disattiva la funzione lampeggiante
Tasto **O** brevemente	passa senza modifica alla funzione successiva
Tasto **O** 3 sec.	avvia il SETUP memorizza le impostazioni e passa a SPEED/H

È possibile attivare le seguenti modalità di visualizzazione:

TR1	Tripmaster 1
TR2	Tripmaster 2
A1	Velocità media 1
A2	Velocità media 2
S1	Cronometro 1
S2	Cronometro 2
CLK	Ora
LAP	Tempo sul giro
MAX	Velocità massima
KMH/MPH	Selezione unità di misura (vedi capitolo: Chilometri o miglia)

Se sono attivate tutte le modalità di visualizzazione, queste sono richiamabili nel seguente ordine:

SPEED/H, SPEED/CLK, SPEED/LAP, LAP/LAP, SPEED/MAX, SPEED/ODO, SPEED/TR1, SPEED/TR2, SPEED/A1, SPEED/A2, SPEED/S1, SPEED/S2

Modalità di visualizzazione SPEED / CLK (ora)

CLK (ora corrente) visualizza l'ora in ore, minuti e secondi.

Tasto **+**	nessuna funzione
Tasto –	nessuna funzione
Tasto **O** brevemente	passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto **O** 3 sec.	menu Impostazione ora

Per l'impostazione dell'ora vedi capitolo Impostazione ora.

Modalità di visualizzazione SPEED / LAP (tempo sul giro)

Con il cronometro manuale si possono cronometrare e salvare fino a 10 tempi parziali che possono essere richiamati poi nella modalità di visualizzazione LAP/LAP (vedi in basso).
LAP visualizza i tempi parziali in ore, minuti e secondi.

Tasto **+**	Avvia ed arresta il cronometro, il tempo sul giro non viene azzerato
Tasto –	Arresta il cronometro, salva il tempo sul giro e riavvia il cronometro, il conteggio riparte da 0. In questa maniera è possibile salvare 10 tempi parziali. Se il tempo sul giro rimane dopo aver premuto il tasto –, tutte le 10 posizioni di memoria sono occupate. Potete cancellare tutti i tempi parziali salvati premendo nella modalità SPEED/LAP per 3 secondi il tasto **O**.
Tasto **O** brevemente	Passa alla modalità successiva di visualizzazione Quando non è memorizzato alcun tempo sul giro oppure la motocicletta è in movimento, la modalità di visualizzazione LAP/LAP viene saltata.
Tasto **O** 3 sec.	Cancella tutti i dati LAP salvati

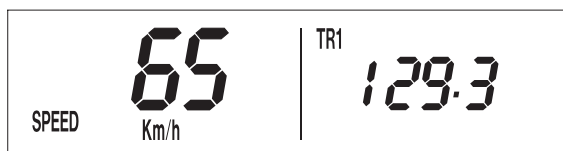
Modalità di visualizzazione LAP / LAP (richiamo tempi sul giro)

È possibile accedere alla modalità di visualizzazione LAP/LAP solo se in precedenza sono stati salvati dei tempi parziali e con la ruota anteriore ferma. La visualizzazione indica il numero del giro ed il tempo sul giro cronometrato in ore, minuti e secondi. Con il tasto **+** si passa al successivo tempo sul giro salvato.
Potete cancellare tutti i tempi parziali salvati premendo nella modalità SPEED/LAP per 3 secondi il tasto **O**.

Tasto **+**	passa al successivo tempo sul giro.
Tasto –	nessuna funzione
Tasto **O** brevemente	passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto **O** 3 sec.	passa alla modalità successiva di visualizzazione

Modalità di visualizzazione SPEED / MAX (velocità massima)

MAX visualizza la velocità massima raggiunta ed è sempre attiva.

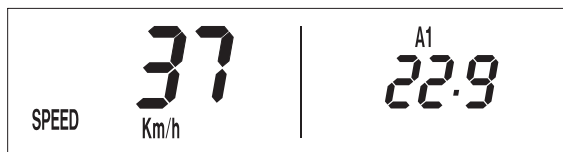
Tasto **+**	nessuna funzione
Tasto –	nessuna funzione
Tasto **O** brevemente	passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto **O** 3 sec.	cancella il valore MAX

Modalità di visualizzazione SPEED / TR1 (tripmaster 1)

Il tripmaster 1 è sempre attivo e conta fino a 999,9. Con esso può essere misurata la distanza percorsa in escursioni o la distanza fra 2 rifornimenti di benzina.
Al TR1 sono associati i parametri A1 (velocità media 1) ed S1 (cronometro 1). Il calcolo di questi valori si attiva con il primo impulso proveniente dal sensore ruota (la ruota anteriore gira) e si arresta 3 secondi dopo l'ultimo impulso (la ruota anteriore è ferma).
Quando il valore supera il numero 999,9, i valori TR1, A1 ed S1 vengono automaticamente azzerati.

Tasto **+**	nessuna funzione
Tasto –	nessuna funzione
Tasto **O** brevemente	passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto **O** 3 sec.	azzera i valori TR1, S1, A1

Modalità di visualizzazione SPEED / TR2 (tripmaster 2)

Il tripmaster 2 è sempre attivo e conta fino a 999,9. A differenza di TR1, è possibile modificare manualmente il valore visualizzato agendo sui tasti **+** e –.
Una funzione molto pratica quando si guida seguendo il road book.

Tasto **+**	incrementa il valore TR2
Tasto –	decrementa il valore TR2
Tasto **O** brevemente	passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto **O** 3 sec.	azzera il valore TR2

Modalità di visualizzazione SPEED / A1 (velocità media 1)

A1 indica la velocità media calcolata sulla base dei valori TR1 (tripmaster 1) ed S1 (cronometro 1). Il calcolo di questo valore si attiva con il primo impulso proveniente dal sensore ruota e si arresta 3 secondi dopo l'ultimo impulso.

Tasto **+**	nessuna funzione
Tasto –	nessuna funzione
Tasto **O** brevemente	passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto **O** 3 sec.	azzera i valori TR1, S1, A1

Modalità di visualizzazione SPEED / A2 (velocità media 2)

A2 indica la velocità media calcolata sulla base dei valori TR2 (tripmaster 2) ed S2 (cronometro 2).
Il valore visualizzato si discosta dalla velocità media effettiva, quando TR2 è stato modificato manualmente oppure S2 non è stato arrestato dopo la guida.

Tasto + nessuna funzione
Tasto - nessuna funzione
Tasto ¡ brevemente passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto ¡ 3 sec. passa alla modalità successiva di visualizzazione

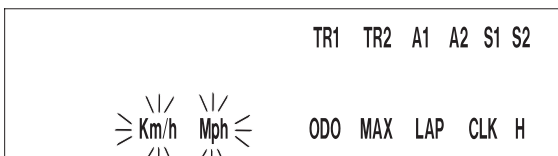
Modalità di visualizzazione SPEED / S1 (cronometro 1)

La funzione S1 visualizza il tempo di percorrenza calcolato sulla base di TR1 e si attiva appena provengono impulsi dal sensore ruota. Il calcolo di questo valore si attiva con il primo impulso proveniente dal sensore ruota e si arresta 3 secondi dopo l'ultimo impulso.

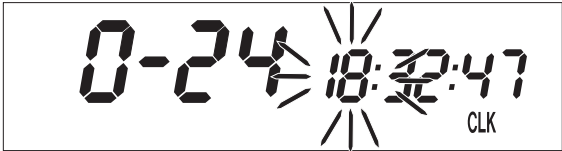
Tasto **+** nessuna funzione
Tasto – nessuna funzione
Tasto **O** brevemente passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto **O** 3 sec. azzera i valori TR1, S1, A1

Modalità di visualizzazione SPEED / S2 (cronometro 2)

S2 è un cronometro manuale. Premendo il tasto **+**, il cronometro si avvia, premendolo nuovamente, il cronometro si arresta. Premendo un'altra volta il tasto **+**, il cronometraggio riprende.
Agendo brevemente sul tasto **O**, si passa alla modalità successiva di visualizzazione. Quando S2 è attivo senza essere visualizzato, il logo S2 lampeggiante nelle altre modalità di visualizzazione ve lo segnala. Per arrestare la funzione S2, dovete passare alla modalità SPEED/S2 e premere il tasto **+**.

Tasto **+** avvia ed arresta il cronometro
Tasto – nessuna funzione
Tasto **O** brevemente passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto **O** 3 sec. cancella il valore S2

Chilometri o miglia

È possibile modificare l'unità di misura (chilometri o miglia). Il valore ODO viene mantenuto e convertito nell'altra unità di misura. I valori TR1, A1, S1, TR2 ed A2 vengono irreversibilmente cancellati.
A questo scopo premere nella modalità SPEED/H per 3 secondi il tasto **O** per accedere al menu SETUP. Premere 10 volte il tasto **O** finché non lampeggi il logo KMH/MPH. Premere brevemente il tasto **+** per accedere alla modalità di selezione. Premere il tasto **+** per selezionare KMH o il tasto - per selezionare MPH.
Per salvare la selezione premere il tasto **O** 1 volta brevemente e poi per 3 secondi finché la visualizzazione passa alla modalità SPEED/H.
Se trascorrono 20 secondi senza che nessun tasto venga premuto, l'impostazione viene automaticamente memorizzata e la visualizzazione passa alla modalità SPEED/H.

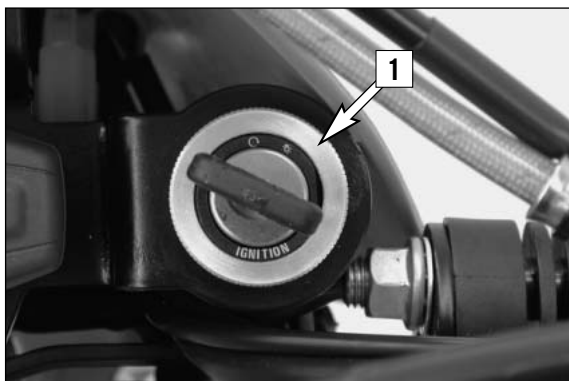
Tasto **+** l'accesso alla selezione attiva l'unità di misura KMH
Tasto – attiva l'unità MPH
Tasto **O** brevemente passa alla modalità successiva di visualizzazione
passa dalla selezione al menu SETUP
Tasto **O** 3 sec. salva e chiude il menu SETUP

Impostazione ora

Per impostare l'ora, spegnere il motore, passare alla modalità SPEED/CLK e premere per 3 secondi il tasto **O**. Il rispettivo dato lampeggiante può essere variato premendo i tasti **+** e –. Premendo il tasto **O** si passa al dato successivo. 0-12 è il formato dell'ora a 12 ore, 0-24 a 24 ore.
Per salvare le impostazioni premere per 3 secondi il tasto **O**.
Se trascorrono 20 secondi senza che nessun tasto venga premuto, le impostazioni vengono automaticamente memorizzate e la visualizzazione passa alla modalità SPEED/CLK.

Tasto **+**	ora +
Tasto –	ora -
Tasto **O** brevemente	passa al dato successivo
Tasto **O** 3 sec.	avvia il SETUP memorizza l'ora impostata e passa alla modalità di visualizzazione SPEED/CLK.

Veicolo fermo	Veicolo in movimento	PROSPETTO DELLE FUNZIONI DEL TACHIMETRO ELETTRONICO				
		Modalità	Tasto **+ breve**	Tasto – **breve**	Tasto **O breve**	Tasto **O 3 sek**
X		**SPEED / H**	nessuna funzione	nessuna funzione	modalità successiva	menu Setup
X	X	**SPEED / CLK**	nessuna funzione	nessuna funzione	modalità successiva	menu Impostazione ora
X	X	**SPEED / LAP**	avvia - arresta LAP non azzera il dato LAP	arresta LAP, salva LAP, azzera LAP	modalità successiva	cancella tutti i dati LAP
X		**LAP / LAP**	dato successivo	nessuna funzione	modalità successiva	modalità successiva
X	X	**SPEED / MAX**	nessuna funzione	nessuna funzione	modalità successiva	cancella MAX
	X	**SPEED / ODO**	nessuna funzione	nessuna funzione	modalità successiva	modalità successiva
X	X	**SPEED / TR1**	nessuna funzione	nessuna funzione	modalità successiva	cancella TR1, S1, A1
X	X	**SPEED / TR2**	incrementa TR2	decrementa TR2	modalità successiva	cancella TR2
X	X	**SPEED / A1**	nessuna funzione	nessuna funzione	modalità successiva	cancella TR1, S1, A1
X	X	**SPEED / A2**	nessuna funzione	nessuna funzione	modalità successiva	modalità successiva
X	X	**SPEED / S1**	nessuna funzione	nessuna funzione	modalità successiva	cancella TR1, S1, A1
X	X	**SPEED / S2**	avvia - arresta S2	nessuna funzione	modalità successiva	cancella S2

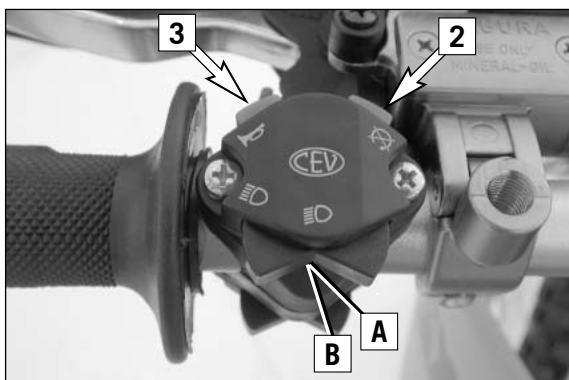
Se all'improvviso i dati CLK, LAP, MAX, TR1, TR2 A1, A2, S1 ed S2 dovessero essere cancellati, la batteria nel tachimetro elettronico è scarica e deve essere sostituita (vedi capitolo: Sostituzione batteria del tachimetro elettronico).

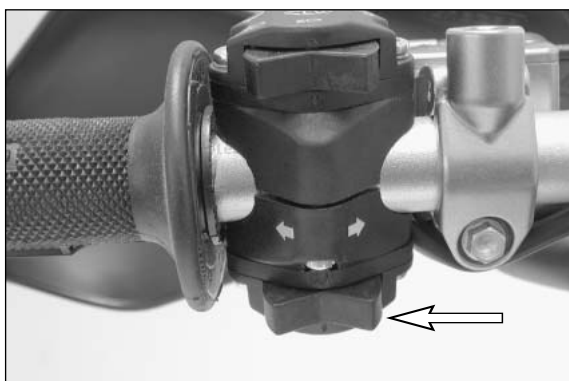
Come optional è disponibile un interruttore tripmaster con il quale si possono comandare le funzioni del tachimetro elettronico dal manubrio.

Interruttore di accensione

Posizione dell'interruttore di accensione **[1]**:

= accensione disinserita, luci spente (il motore non può essere avviato)

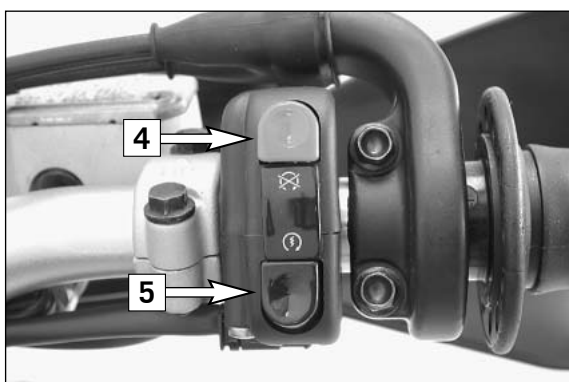
= accensione inserita, luci spente (il motore può essere avviato)

= accensione inserita, luci accese (il motore può essere avviato)

Interruttore a combinazione

Il commutatore dell'illuminazione ha 2 posizioni:
[A] = anabbaglianti accesi
[B] = abbaglianti accesi
Il tasto rosso di corto cicuito **[2]** serve per fermare il motore. Il tasto si preme fino a che il motore si ferma.
Con il tasto **[3]** si mette in azione il clacson.

Comando indicatori di direzione

Il comando degli indicatori di direzione è un'unità extra che viene montata sul manubrio a sinistra.
Il cablaggio è predisposto in maniera tale che per un uso in fuoristrada l'intero impianto di segnalazione di direzione possa essere smontato. Il funzionamento del rimanente impianto elettrico rimane intatto.

indicatore di direzione sinistro

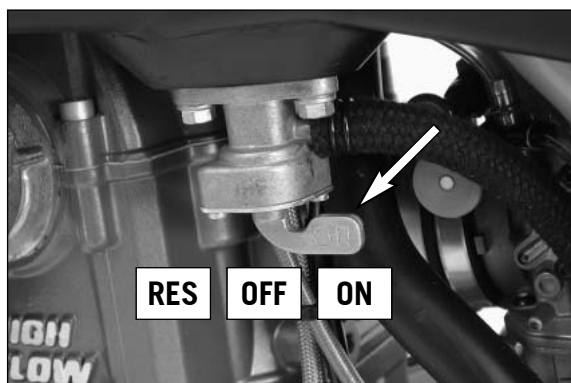
indicatore di direzione destro

Pulsante di arresto d'emergenza, pulsante di avviamento

Il pulsante di arresto d'emergenza rosso **[4]** si trova a fianco del comando gas. Per spegnere il motore tener premuto il pulsante finché il motore si è fermato.

Premendo il pulsante di avviamento nero **[5]** viene azionato il motorino di avviamento elettrico.

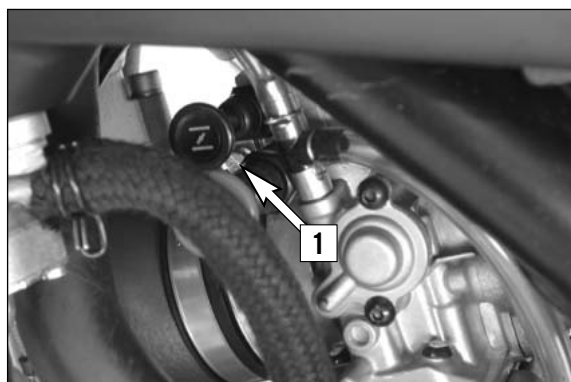
Tappo serbatoio

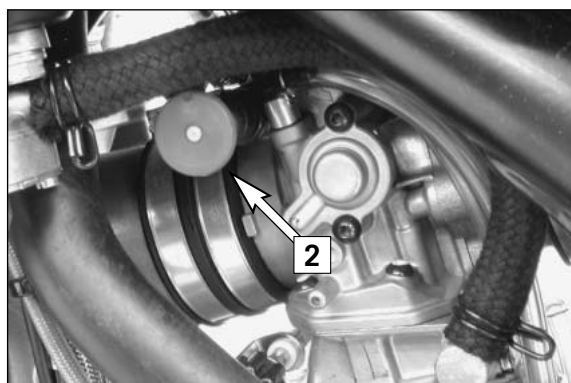
Aprire: Girare il tappo del serbatoio in senso antiorario
Chiudere: Poggiare il tappo del serbatoio e avvitarlo in senso orario.

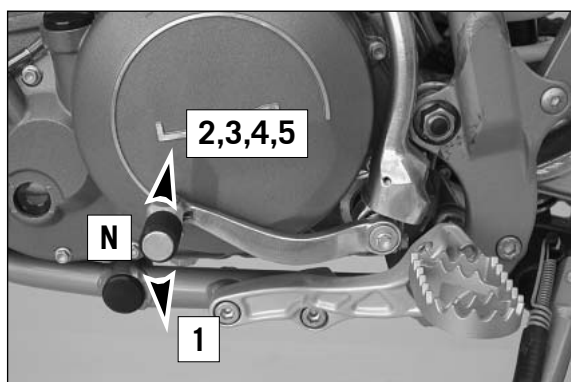
Sistemare il tubo di sfiato del serbatoio **[6]** evitando pieghe.

Rubinetto del carburante

OFF Il rubinetto del carburante è chiuso quando si trova sulla posizione OFF.

ON La manopola viene ruotata in posizione quando si vuole accendere la motocicletta. Con la manopola in questa posizione, il serbatoio si svuota fino alla riserva.

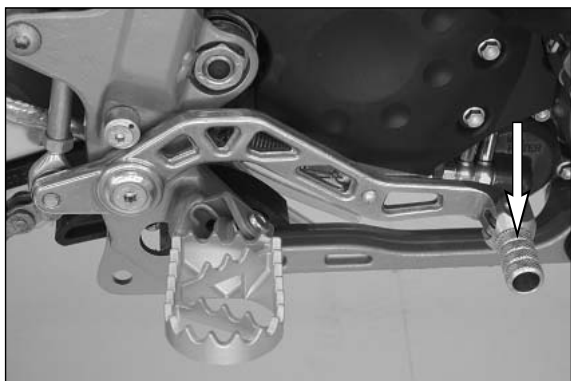
RES La riserva, ca. 2,5 litri, viene consumata soltanto quando si ruota la manopola sulla posizione RES. Non dimenticarsi di riportare la manopola sulla posizione ON dopo aver fatto il pieno.

Interruttore dell'aria

Estraendo l'interruttore dell'aria **[1]** fino all'arresto, nel carburatore viene aperto un foro, attraverso il quale il motore può aspirare ulteriore carburante. Così viene ottenuto una miscela carburante-aria „grassa“ che è necessaria per l’avviamento a freddo.
Per disinserire l'aria, spingete l'interruttore dell'aria verso l'interno nella sua posizione iniziale.

Manopola avviamento a caldo

Tirando la manopola per l'avviamento a caldo **[2]** fino all'arresto si apre un foro nel carburatore attraverso il quale il motore può aspirare un quantitativo aggiuntivo di aria. Ne risulta una miscela aria-carburante "magra", richiesta all'avviamento a caldo.
Per la disattivazione spingete la manopola per l'avviamento a caldo nella sua posizione base.

Leva del cambio

La leva del cambio è montata sul motore a sinistra. La posizione delle marce è indicata nell’illustrazione. La posizione di folle si trova fra la 1a e la 2a marcia.

Pedale di avviamento

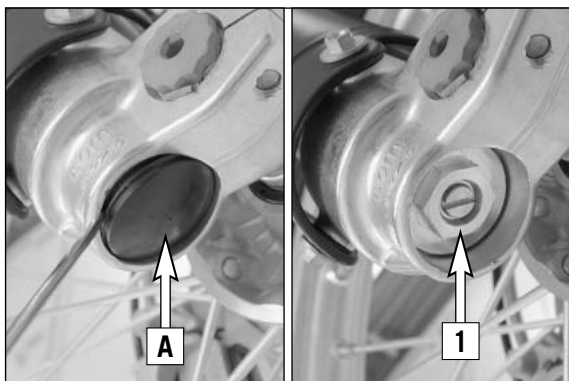
Il pedale di avviamento è montato sul lato sinistro del motore. La parte superiore è orientabile.

Pedale freno

Il pedale del freno è posizionato davanti il paggiapiede destro. La posizione di base può essere regolata in base alla posizione del sedile (vedere lavori di manutenzione).

Bloccasterzo

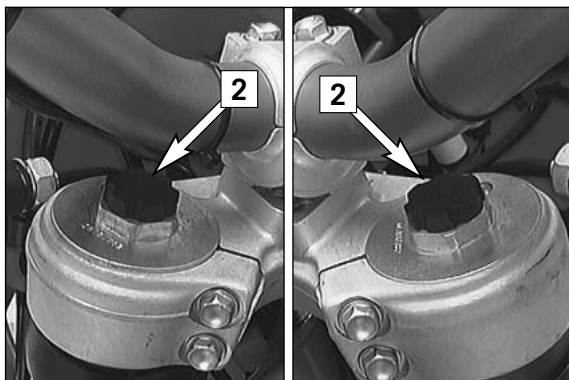
Con il bloccasterzo che si trova sul cannotto di sterzo il manubrio è bloccabile. Per chiudere a chiave il manubrio sterzarlo completamente a destra, introdurre la chiave, girare a sinistra, premere, girare a destra ed estrarre.

! AVVERTIMENTO

NON LASCIATE MAI LA CHIAVE NELLA SERRATURA. NEL MOMENTO IN CUI STERZATE A SINISTRA, LA CHIAVE POTREBBE ESSERE DANNEGGIATA.

Ammortizzamento forcella in compressione

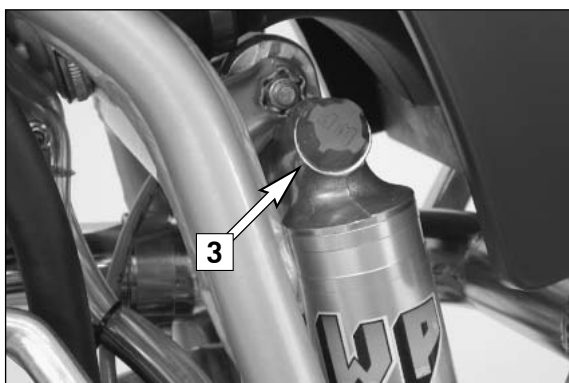
Il livello di compressione è da regolare all'estremità inferiore degli steli forcella. Togliere il tappo di chiusura **[A]**.
Il grado di ammortizzamento in compressione può essere regolato tramite la manopola **[1]** (COM). Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante la compressione.

REGOLAZIONE DI BASE:
- girare la manopola in senso orario fino all'arresto
- a seconda del tipo di forcella girare indietro di un corrispondente numero di scatti in senso antiorario

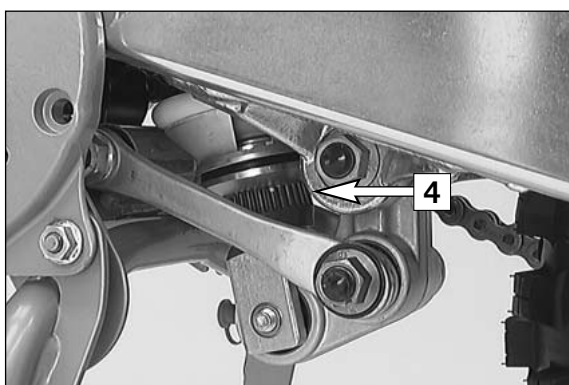
WP 05187B01 . . . . .20 Klicks
WP 14187B07 . . . . .23 Klicks

Ammortizzamento forcella in estensione

Il gruppo freno idraulico di estensione determina il comportamento in fase di estensione della forcella.Il grado di ammortizzamento del livello di estensione può essere regolato diverse tramite la manopola **[2]** (REB). Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.

REGOLAZIONE DI BASE:
- girare la manopola in senso orario fino all'arresto
- a seconda del tipo di forcella girare indietro di un corrispondente numero di scatti in senso antiorario

WP 05187B01 . . . . .12 Klicks
WP 14187B07 . . . . .19 Klicks

Ammortizzamento ammortizzatore in compressione

Il grado di ammortizzamento in compressione può essere regolato in diverse tramite la manopola **[3]**. Ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso orario l'ammortizzamento diminuisce durante la compressione.

REGOLAZIONE DI BASE:
WP 01187B01 .... Position 3
WP 01187B02 .... Position 4

Ammortizzamento ammortizzatore in estensione

Il grado di ammortizzamento in estensione può essere regolato diverse tramite la rotella **[4]**. Ruotando a sinistra l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando a destra l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.

REGOLAZIONE DI BASE:
WP 01187B01 .... Position 5
WP 01187B02 .... Position 8

Indicazioni per la prima messa in funzione

- Assicuratevi che la vostra officina specializzata KTM abbia eseguito tutte le "ispezioni pre-consegna". Al momento della consegna della moto riceverete il CERTIFICATO DI CONSEGNA ed il LIBRETTO TAGLIANDI.
- Leggete attentamente tutte le istruzioni per l'uso prima di affrontare il primo viaggio.
- Riportare i numeri di telaio, motore e chiave d'accensione su pagina 1.
- Familiarizzatevi con gli organi di comando.
- Mettete la leva del freno a mano e del freno a pedale nella posizione per voi più comoda.
- Abituatevi in un parcheggio vuoto o su terreno facile al maneggio della motocicletta prima di percorrere tragitti lunghi. Cercate una volta anche di procedere nel modo più lento possibile in piedi, per abituarvi meglio alla moto.
- Non fate percorsi troppo difficili per le vostre capacità e per la vostra esperienza.
- Per strada tenete il manubrio con entrambe le mani e lasciate i piedi sui poggiapiedi.
- Togliete il piede dalla leva del freno se non desiderate frenare. Se la leva del freno a pedale non viene lasciata, le pastiglie del freno sfregano in continuazione e il freno si surriscalda.
- Non apportate modifiche alla moto e utilizzate sempre parti di ricambio originali KTM. Le parti di ricambio di altri fabbricanti possono pregiudicare la sicurezza della motocicletta.
- Le motociclette reagiscono in modo sensibile agli spostamenti della ripartizione del peso. Quando portate bagagli fissateli possibilmente vicini al centro della moto e ripartite il peso uniformemente sulla ruota anteriore e su quella posteriore. Non oltrepassate per nessun motivo il massimo peso ammissibile e i carichi sugli assi. Il massimo peso complessivo ammissibile risulta dai seguenti pesi:
  - Motocicletta pronta per il funzionamento e con serbatoio pieno
  - Bagagli
  - Conducente e passeggero con indumenti protettivi e caschi.
- Seguire le istruzioni di rodaggio.

Rodaggio dei modelli LC4

Le superfici delle parti di un motore nuovo, per quanto sottoposte ad una lavorazione di precisione, risultano comunque meno liscie dei pezzi scorrevoli di motori in funzione già da tempo: questo spiega la necessità di rodare il motore nuovo. Pertanto nei primi 1000 km si dovrà evitare di lanciare il motore al massimo della potenza e si dovrà evitare di superare i 4800 giri /min. Durante i primi 1000 km sarà opportuno muovere il motociclo in diverse condizioni d'uso (su strada, su terreni fuori strada relativamente agevoli). Dalla seguente tabella potrete evincere, in base al rapporto di trasmissione della ruota posteriore del Vostro motociclo, le velocità massime relative alle singole marce ad un numero di giri di 4800/min.
Numeri di giri superiori a quelli sopra indicati e numeri di giri alti a motore freddo influiscono negativamente sulla durata del motore.

i / giri	**625 SXC** 16:40 Z	**625 SMC** 17:40 Z
1. G	35 kmh	35 kmh
2. G	55 kmh	60 kmh
3. G	80 kmh	80 kmh
4. G	95 kmh	100 kmh
5. G	110 kmh	115 kmh

INDICAZIONE:
Durante la fase di rodaggio del motore, cio è durante i primi 1000 chilometri, si dovrebbe utilizzare olio per motori a base di olio minerale. Lo stesso si dica anche dopo riparazioni effettuate al motore.

⚠ ATTENZIONE

- ABBIGLIATEVI IN MODO ADEGUATO QUANDO UTILIZZATE LA MOTOCICLETTA. I MOTOCICLISTI AVVEDUTI GUIDANTI UNA KTM PORTANO SEMPRE UN CASCO, STIVALI, GUANTI E UN GIUBBOTTO, CHE SI TRATTI DI VIAGGI DI UN GIORNO O SOLO DI BREVI PERCORSI. GLI INDUMENTI PROTTETIVI DOVREBBERO ESSERE VISTOSI AFFINCHÉ IL MOTOCICLISTA VENGA RICO NOSCIUTO PRESTO DAGLI ALTRI UTENTI DEL TRAFFICO.
- NON GUIDATE DOPO IL CONSUMO DI BEVANDE ALCOLICHE.
- DURANTE I VOSTRI VIAGGI ACCENDENTE SEMPRE IL FARO, AFFINCHÉ GLI ALTRI UTENTI DEL TRAFFICO VI POSSANO VEDERE PER TEMPO.
- UTILIZZARE ESCLUSIVAMENTE GLI ACCESSORI ORIGINALI RILASCIATI DALLA KTM. I RIVESTIMENTI FRONTALI, PER ESEMPIO POSSONO INFLUENZARE NEGATIVAMENTE IL COMPORTAMENTO SU STRADA DELLA MOTO A VELOCITÀ ELEVATE. ANCHE BAGLAGI, SERBATOI SUPPLEMENTARI ECC. INFLUENZE NEGATIVE SUL COMPORTAMENTO SU STRADA DELLA MOTO A CAUSA DELLA DIVERSA RIPARTIZIONE DEL PESO.
- LA RUOTA ANTERIORE E QUELLA POSTERIORE DEVONO ESSERE MUNITE DI PNEUMATICI DALLO STESSO TIPO DI PROFILO.
- OSSERVATE LE NORME DEL TRAFFICO, GUIDATE IN MODO DIFENSIVO E PREVIDENTE ONDE RICONOSCERE I PERICOLI IL PIÙ PRESTO POSSIBILE.
- ADEGUATE LA VELOCITÀ DI GUIDA ALLE CONDIZIONI ED ALLE VOSTRE CAPACITÀ DI GUIDA.
- GUIDATE CON PRUDENZA SU STRADE O TERRENI SCONOSCIUTI
- SOSTITUITE A TEMPO DEBITO LA VISIERA O IL LENTI DEGLI OCCHIALI. IN CASO DI CONTROLUCE SI È PRATICAMENTE CIECHI SE LA VISIERA O GLI OCCHIALI PRESENTANO GRAFFIATURE.
- NON LASCIARE MAI LA MOTOCICLETTA INCUSTODITA SE IL MOTORE È ACCESO.
- I SUDDETTI MODELLI SONO COSTRUITI E PREDISPOSTI SOLO PER UNA PERSONA. NON È CONSENTITO PORTARE UN PASSEGGERO.
- DURANTE L'USO DELLA VOSTRA MOTOCICLETTA TENETE PRESENTE CHE ALTRE PERSONE POSSANO SENTIRSI DISTURBATE DALL'ECCESSIVO RUMORE.

Accessori e carico utile

Accessori e bagagli possono ridurre notevolmente la stabilità di guida della motocicletta. Osservate quindi particolarmente le avvertenze sotto riportate.

⚠ ATTENZIONE

- FISSATE IL BAGAGLIO IL PIÙ VICINO POSSIBILE AL CENTRO DEL VEICOLO E DISTRIBUITE IL PESO UNIFORMEMENTE SULLE RUOTE ANTERIORE E POSTERIORE ED A DESTRA E SINISTRA.
- TUTTI I BAGAGLI DEVONO ESSERE FISSATI IN MANIERA SUFFICIENTE E SICURA, BAGAGLI SCIOLTI COMPROMETTONO NOTEVOLMENTE LA SICUREZZA DI GUIDA.
- UN ALTO CARICO UTILE CAMBIA LE CARATTERISTICHE DI GUIDA DELLA MOTOCICLETTA ED ALLUNGA NOTEVOLMENTE LO SPAZIO DI FRENATA, PERCIÒ ADATTATE ADEGUATAMENTE LA VELOCITÀ DI GUIDA.

Controllo prima di ogni messa in funzione

Per poter usare la motocicletta è necessario che questa si trovi in uno stato tecnico perfetto. Nell'interesse della sicurezza di marcia sarebbe opportuno abituarsi a procedere ad una verifica generale della motocicletta prima di ogni messa in funzione.

In questa occasione dovrebbero essere eseguiti i seguenti controlli:

1 CONTROLLARE IL LIVELLO D'OLIO DEL MOTORE
Quantitativi troppo esigui di olio del motore portano ad usura precoce e, in seguito, a danneggiamenti del motore.

2 CARBURANTE
Verificare la quantità di carburante trovantesi nel serbatoio.

3 CATENA
Una catena troppo lenta può cadere dai pignoni, una catena soggetta a forte usura può strapparsi e una catena non lubrificata causa un'usura eccessiva della catena e dei pignoni.

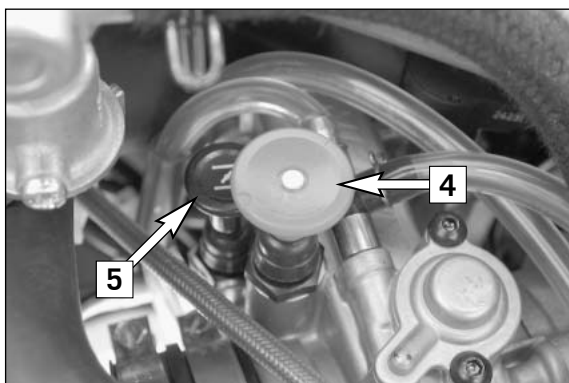
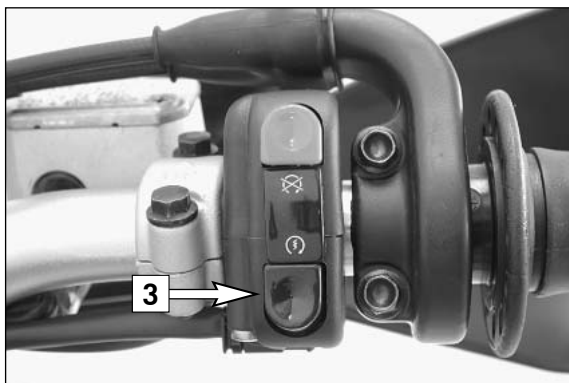
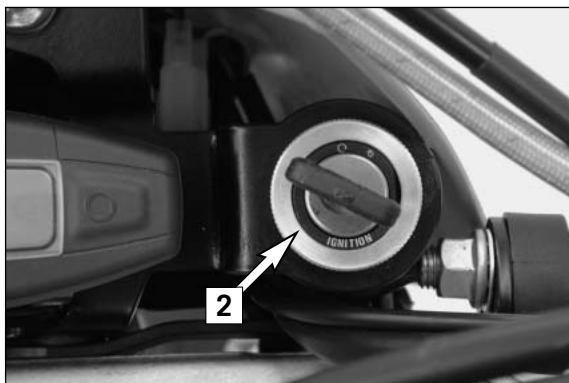
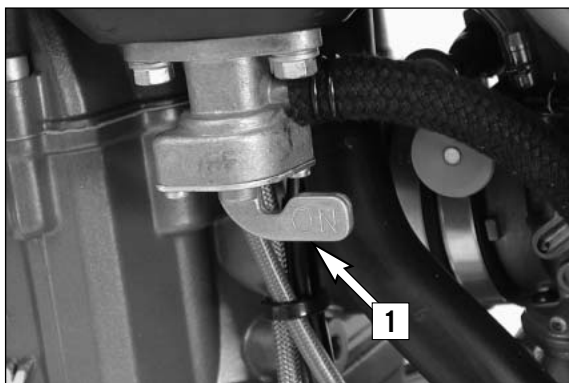
4 PNEUMATICI
Controllare l'eventuale presenza di danni. Pneumatici che presentano tagli o rigonfiamenti devono essere sostituiti. La profondità del profilo deve corrispondere alle norme di legge. Va verificata anche la pressione d'aria. Poco profilo e pressione d'aria non adeguata peggiorano il comportamento su strada.

5 FRENI
Verificare il funzionamento dei freni e controllare il livello del liquido freni nei relativi recipienti. I recipienti sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di pastiglie del freno consumate. Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie del freno. Fate controllare il sistema di frenatura da un'officina specializzata della KTM, dato che è possibile che venga a mancare il funzionamento dei freni.
Occorre controllare inoltre lo stato dei tubi flessibili dei freni e lo spessore delle pastiglie.
Controllare corsa a vuota e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni.

6 COMANDI A CAVO FLESSIBILE
Controllare la regolazione e il funzionamento regolare di tutti i comandi a cavo flessibile.

7 LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO
Verificare il livello del liquido di raffreddamento a motore freddo.

8 IMPIANTO ELETTRICO
Controllare il funzionamento dei fari, della luce di posizione, del fanalino posteriore, della luce d'arresto, dei lampeggiatori, delle spie di controllo e dell'avvisatore acustico.

9 BAGAGLI
Se portate con voi bagagli controllatene l'adeguato fissaggio.

Avviamento a motore freddo

1 Aprire il rubinetto del carburante **[1]**.
2 Inserire la chiavetta d'accensione **[2]** in posizione ○
3 Togliere la motocicletta dal cavalletto.
4 Mettere il cambio in folle.
5 Azionare la interruttore dell'aria **[5]** che si trova sul manubrio.
6 Senza dare gas azionare il pulsante di avviamento **[3]**

⚠ ATTENZIONE

- QUANDO VOLETE AVVIARE IL MOTORE CON IL PEDALE D'AVVIAMENTO, INDOSSATE SEMPRE DEGLI STIVALI ONDE EVITARE LESIONI.
- NON AVVIATE IL MOTORE IN UN LOCALE CHIUSO E NON LASCIATELO NEMMENO ACCESO IN TALI LOCALI. I GAS DI SCARICO SONO VELENOSI E POSSONO PORTARE ALLA PERDITA DI COSCIENZA ED ALLA MORTE. IN CASO DI FUNZIONAMENTO DEL MOTORE ASSICURATE SEMPRE UN'AERAZIONE SUFFICIENTE.
- CONTROLLARE SEMPRE CHE IL CAMBIO SIA MESSO IN FOLLE, PRIMA DI AZIONARE IL PULSANTE DI AVVIAMENTO. SE ALL'AVVIAMENTO È INSERITA UNA MARCIA, LA MOTO SALTA AVANTI.

! AVVERTIMENTO

- AVVIARE AL MASSIMO 5 SECONDI DI SEGUITO. FINO AL PROSSIMO TENTATIVO DI AVVIAMENTO ATTENDERE ALMENO 5 SECONDI.
- NON FATE SALIRE DI GIRI IL MOTORE FREDDO. CIÒ POTREBBE CAUSARE DANNEGGIAMENTI DEL MOTORE PERCHÉ IL PISTONE SI RISCALDA E, CONSEGUENTEMENTE, SI DILATA PIÙ RAPIDAMENTE DEL CILINDRO RAFFREDDATO AD ACQUA. FATE SEMPRE RISCALDARE PRIMA IL MOTORE DA FERMI OVVERO FATELO RISCALDARE MARCIANDO A NUMERO DI GIRI BASSO.

AVVERTENZA:
I componenti facilmente infiammabili dei nuovi carburanti si volatilizzano con un prolungato disuso. Se la moto è stata ferma per più di una settimana, il carburante vecchio dovrebbe essere scaricato dalla vaschetta del carburatore. Quando la vaschetta sarà riempita di carburante fresco ed incendiabile, il motore partira subito

Avviamento a motore caldo ed a temperatura molto elevata

1 Aprire il rubinetto del carburante **[1]**.
2 Inserire la chiavetta d'accensione **[2]** in posizione ○
3 Togliere la motocicletta dal cavalletto.
4 Mettere il cambio in folle.
5 Azionare la manopola per l'avviamento a caldo **[4]** (solo con carburatore Keihin).
6 Senza dare gas azionare il pulsante di avviamento **[3]**

Rimedio in caso di motore „ingolfato"

Nel caso di una caduta può succedere che più carburante del necessario giunge nel motore. Per pompare il carburante dal motore tirare la leva del decompressore a mano. Azionare il pedale avviamento 5 –10 volte oppure il pulsante di avviamento elettrico rispettivamente 2 volte per 5 secondi. Avviare quindi il motore come precedentemente descritto. Se necessario svitare la candela ed asciugarla.

AVVERTENZA: Il carburatore è dotato di una pompa di ripresa. Ogni volta che date gas, del carburante viene iniettato nel condotto di aspirazione. All'avviamento far attenzione di dare solo una volta tutto gas.

Avviamento del motore con il pedale di avviamento

Prima di avviare, chiudere assolutamente il laterale per evitare danneggiamenti. Procedura di avviamento come descritta sopra e schiacciare energicamente il pedale di avviamento fino in fondo.

⚠ ATTENZIONE

- PER AVVIARE IL MOTORE METTETEVI SEMPRE STIVALI DA MOTO ROBUSTI PER EVITARE EVENTUALI LESIONI. POTRESTE SCIVOLARE GIÙ DAL PEDALE O IL MOTORE POTREBBE DARE UN CONTRACCOLPO AL PEDALE AVVIAMENTO E CAUSARE COSÌ LESIONI A PIEDE E GAMBA.
- SCHIACCIARE SEMPRE ENERGICAMENTE ED A FONDO IL PEDALE AVVIAMENTO SENZA DARE GAS. UN AVVIAMENTO POCO ENERGICO ED A MANOPOLA GAS APERTA AUMENTA IL RISCHIO DI UN CONTRACCOLPO.

Partenza

Tirare la leva della frizione, innestare la 1a marcia, lasciare lentamente la leva della frizione accelerando contemporaneamente.

⚠ ATTENZIONE

PRIMA DI PARTIRE CONTROLLATE SEMPRE SE IL CAVALLETTO PRINCIPALE È ORIENTATO IN ALTO FINO ALL'ARRESTO. SE IL CAVALLETTO STRISCIA PER TERRA SI POTREBBE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA.

Cambiare le marce, marciare

La 1a marcia, con la quale marciate adesso, è la marcia di partenza e di salita. Se le circostanze lo permettono (traffico, pendenza) potete innestare marce superiori. Per fare questo togliere il gas, tirare contemporaneamente la leva della frizione, innestare la marcia successiva, lasciare la frizione e accelerare.
Se è stata azionata la leva dell'aria, essa dovrà essere riportata una volta riscaldato il motore. Dopo aver raggiunto la velocità massima girando al massimo la manopola comando gas, riportare quest'ultima 3/4 di gas; la velocità rimane quasi invariata ma il consumo di carburante si riduce notevolmente. Date sempre tanto gas quanto ne può sfruttare il motore in quel dato momento - azionando bruscamente la manopola comando gas si aumenta il consumo.
Per tornare in marce inferiori frenare se necessario togliendo contemporaneamente il gas, tirare la leva della frizione e innestare una marcia inferiore, lasciare leggermente la frizione e accelerare o procedere a nuovo cambio di marcia.

INDICAZIONE:
I modelli 625 SXC sono concepiti senza compromessi per l'uso agonistico in fuoristrada. Di conseguenza non dispongono di un ventilatore per il raffreddamento dei radiatori e la dimensione dei radiatori è concepita con riguardo all'ergonomia ottimale. Il sistema di raffreddamento è sufficiente per l'uso in competizioni normali. Se volete impiegare la vostra moto in condizioni diverse, prendete in considerazione quanto segue:
I modelli SXC possono essere riavviati in ogni momento con l'avviamento elettrico. Spegnete quindi il motore quando intendete di mettere la moto in folle o di tenerla ferma per più di 2 minuti.
Evitate un frequente o lungo slittamento della frizione. Ciò surriscalda l'olio e quindi anche il motore ed il sistema di raffreddamento. Guidate preferibilmente a regime basso (stile di guida da 4 tempi – fate tirare il motore) anziché a regime alto e frizione slittante (stile di guida da 2 tempi).

⚠ ATTENZIONE

- EVITARE BRUSCHE VARIAZIONI DEI CARICHI IN CURVA E SU STRADA BAGNATA O SCIVOLOSA. LA MOTOCICLETTA POTREBBE FACILMENTE SFUGGIRE AL CONTROLLO.
- NON TENTARE DI VARIARE LE IMPOSTAZIONI DURANTE LA GUIDA. QUESTO POTREBBE DISTOGLIERVI DAL TRAFFICO E FARVI PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA.
- FUORI STRADA DOVRESTE SEMPRE ESSERE ACCOMPAGNATI DA UN AMICO CON UNA SECONDA MOTO, IN MODO DA POTERVI AIUTARE A VICENDA IN CASO DI DIFFICOLTÀ.
- DOPO OGNI CADUTA LA MOTO DEVE ESSERE CONTROLLATA COME PRIMA DI OGNI MESSA IN FUNZIONE.
- UN MANUBRIO STORTO DEVE SEMPRE ESSERE SOSTITUITO. IN NESSUN CASO RADDRIZZARLO, PERCHÉ PERDEREBBE COSÌ LA SUA STABILITÀ.

! AVVERTIMENTO

- NUMERI DI GIRI ELEVATI A MOTORE FREDDO SI RIPERCUOTONO NEGATIVAMENTE SULLA DURATA D'ESERCIZIO DEL MOTORE. E' PERTANTO PREFERIBILE, PRIMA DI LANCIARE IL MOTORE A PIENO REGIME, RISCALDARLO PERCORRENDO QUALCHE CHILOMETRO IN CAMPO DI VELOCITÀ MEDIO. IL MOTORE HA RAGGIUNTO LA SUA TEMPERATURA D'ESERCIZIO APPENA I RADIATORI DIVENTANO CALDI.
- NON PASSATE MAI A TUTTO GAS IN UNA MARCIA INFERIORE. IL MOTORE VIENE PORTATO AD UN NUMERO DI GIRI ECCESSIVO E VENGONO DANNEGGIATE LE VALVOLE. INOLTRE SI POTREBBE PERDERE FACILMENTE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA IN SEGUITO AL BLOCCAGGIO DELLA RUOTA POSTERIORE.

! AVVERTIMENTO

- LA MARCIA PROLUNGATA SU UNA RUOTA SOLA COMPORTA UNA PERDITA DI PRESSIONE NEL SISTEMA DELL'OLIO CHE PUÒ PROVOCARE DANNI AL MOTORE.
- IN CASO DI VIBRAZIONI ANORMALI DURANTE IL FUNZIONAMENTO VERIFICARE SE LE VITI DI FISSAGGIO DEL MOTORE SONO BEN SERRATE.
- SE DURANTE LA GUIDA SI MANIFESTANO DEI RUMORI ANOMALI, ARRESTATEVI SUBITO, SPEGNETE IL MOTORE E METTETEVI IN CONTATTO CON UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM.

Frenare

Togliere il gas e frenare contemporaneamente con il freno a mano ed il freno a pedale. Su fondi sabbiosi, bagnati da pioggia o scivolosi deve essere azionato soprattutto il freno della ruota posteriore. Frenate sempre con delicatezza, il bloccaggio delle ruote porta a sbandare o a cadere. Innestate anche marce inferiori in funzione della velocità.
In occasione di lunghi percorsi in discesa sfruttate l'effetto frenante del motore. Per fare ciò tornate in 1a o in 2a marcia, senza però salire eccessivamente di giri. In questo modo dovete frenare molto meno e i freni non si surriscaldano.

⚠ ATTENZIONE

- ALL'ATTO DI FRENARE IL DISCO, LE PASTIGLIE, LA PINZA ED IL LIQUIDO DEL FRENO SI RISCALDANO. PIÙ QUESTE PARTI SONO CALDE, PIÙ È DEBOLE L'EFFETTO DI FRENATURA. NEL CASO ESTREMO PUÒ NON FUNZIONARE TUTTO IL SISTEMA DI FRENATURA.
- IN CASO DI PIOGGIA O DOPO IL LAVAGGIO DELLA MOTOCICLETTA L'AZIONE FRENANTE PUÒ ESSERE RITARDATA A CAUSA DEI DISCHI FRENO BAGNATI. AZIONARE I FRENI FINCHÉ SONO ASCIUTTI.
- ANCHE GUIDANDO SU STRADE SPORCHE O COSPARSE DI SALE I FRENI POSSONO REAGIRE CON RITARDO. AZIONARE I FRENI FINCHÉ SONO PULITI.
- CON DISCHI FRENO SPORCHI SI VERIFICA UNA MAGGIOR USURA DELLE PASTIGLIE ED ANCHE DEI DISCHI FRENO STESSI.
- SE DURANTE LA GUIDA SI MANIFESTANO DEI RUMORI ANOMALI, ARRESTATEVI SUBITO, SPEGNETE IL MOTORE E METTETEVI IN CONTATTO CON UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM.

Arresto e parcheggio

Frenare il motociclo e mettere il cambio in folle. Per spegnere il motore premere, a regime del minimo, il bottone di massa oppure il pulsante di arresto di sicurezza finché il motore si è fermato. Chiudere il rubinetto del carburante, parcheggiare su terreno solido e bloccare la motocicletta con il bloccasterzo.

⚠ ATTENZIONE

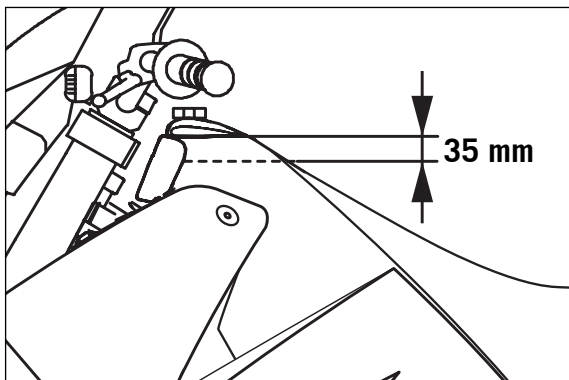
- PARCHEGGIATE LA MOTOCICLETTA SEMPRE SU FONDO SOLIDO E PIANO.
- DURANTE IL FUNZIONAMENTO LE MOTOCICLETTE PRODUCONO MOLTO CALORE. IL MOTORE, I RADIATORI, L'IMPIANTO DI SCARICO, I DISCHI DEI FRENI NONCHÉ GLI AMMORTIZZATORI POSSONO DIVENTARE MOLTO CALDI. NON TOCCATE QUESTE PARTI DOPO AVER MESSO IN FUNZIONE IL MOTORE E POSTEGGIATE LA MOTOCICLETTA IN UN LUOGO DOVE È IMPROBABILE CHE I PEDONI LA TOCCHINO BRUCIANDOSI.

! AVVERTIMENTO

- TOGLIETE SEMPRE LA CHIAVE DI ACCENSIONE QUANDO PARCHEGGIATE LA MOTOCICLETTA PER EVITARE CHE PERSONE NON AUTORIZZATE LA POSSANO METTERE IN MOTO.
- QUANDO LA MOTOCICLETTA VIENE PARCHEGGIATA DEVE ESSERE CHIUSO IL RUBINETTO DEL CARBURANTE. SE NON VIENE CHIUSO, IL CARBURATORE POTREBBE TRACIMARE E POTREBBE PENETRARE CARBURANTE NEL MOTORE.
- NON PARCHEGGIATE MAI LA MOTOCICLETTA IN POSTI DOVE SUSSISTE IL PERICOLO D'INCENDIO DOVUTO AD ERBA SECCA O ALTRI MATERIALI FACILMENTE INFIAMMABILI.

INDICAZIONI SUL CAVALLETTO LATERALE:
Con il piede aprire il cavalletto fino a battuta ed inclinare lateralmente il motociclo. Accertarsi che il suolo sia solido e che il motociclo sia posizionato in maniera stabile. Per sicurezza si può innestare una marcia.

! AVVERTIMENTO

IL CAVALLETTO LATERALE È CONCEPITO SOLO PER IL PESO DEL MOTOCICLO. SE VI SEDETE SUL MOTOCICLO CARICANDO COSÌ ULTERIORMENTE IL CAVALLETTO LATERALE, ESSO OPPURE IL TELAIO POTREBBE ESSERE DANNEGGIATO ED IL MOTOCICLO POTREBBE RIBALTARSI.

Benzina

Il motore LC4 richiede carburante super con almeno 95 ROZ.

625 SMC:
Nel caso si utilizzi del carburante dotato di meno ottani, vi è la possibilità di cambiare semplicemente alla curva d'accensione preprogrammata per 80 – 94 ottani (RON) (vedi Attivazione curva d'accensione per carburanti a basso numero di ottani).

! AVVERTIMENTO

RIEMPITE IL SERBATOIO CON BENZINA SUPER CON O SENZA PIOMBO CON UN NUMERO D'OTTANO MINIMO 95. NON USARE ASSOLUTAMENTE BENZINA CON NUMERO D'OTTANO INFERIORE A 95, PERCHÉ POTREBBE PROVOCARE DANNI AL MOTORE.

⚠ ATTENZIONE

LA BENZINA È FACILMENTE INFIAMMABILE E TOSSICA. MANEGGIANDO LA BENZINA SI ADOTTI LA MASSIMA CAUTELA. NON FATE IL PIENO DI BENZINA NELLE VICINANZE DI FIAMME APERTE O SIGARETTE ACCESE. SPEGNETE SEMPRE IL MOTORE PER FARE BENZINA. FATE ATTENZIONE A NON VERSARE BENZINA SUL MOTORE O SUL TUBO DI SCAPPAMENTO. ELIMINARE IMMEDIATAMENTE CON UN PANNO LA BENZINA VERSATA. QUALORA LA BENZINA DOVESSE VENIRE INGOIATA O SPRUZZATA NEGLI OCCHI OCCORRE RECARSI IMMEDIATAMENTE DA UN MEDICO.

Il carburante si dilata in caso di riscaldamento. Quindi non riempite il serbatoio fino all'orlo superiore (vedi schizzo).

TABELLA LUBRIFICATIONE E MANUTENZIONE »

	UN VEICOLO PULITO PERMETTE ISPEZIONI PIÙ BREVI E RISPARMIA SOLDI!	1 tagliando dopo 1000 km o 10 ore	dopo / ogni 5000 km o 1 x anno
MOTORE	Sostituzione olio motore, filtro olio e filtro a maglia fine	●	●
	Pulizia unità olio e magnete vite di scarico	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senze pieghe delle tubazioni olio	●	●
	Controllo e regolazione candela, sostituzione ogni 10.000 km		●
	Controllo e registrazione gioco valvole	●	●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●	●
	Controllo serraggio viti motore accessibili dall'esterno	●	●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffietto filtro		●
	Controllo regolazione minimo	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfiato	●	●
GRUPPI DI MONTAGGIO	Controllo tenuta ed antigelo del sistema di raffreddamento	●	●
	Controllo funzionamento ventilatore del radiatore		●
	Controllo tenuta e sospensione impianto di scarico	●	●
	Controllo condizioni, scorrevolezza e sistemazione senza pieghe,regolazione e lubrificazione dei cavi di comando	●	●
	Controllo livello olio nel cilindro comando frizone idraulica		●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi		●
	Controllo orientamento faro		●
	Controllare il funzionamento dell'impianto elettrico (luce anabbagliante / abbagliante, luce d'arresto, indicatori di direzione, spie di controllo, avvisatore acustico, interruttore di sicurezza)	●	●
	Controllo serraggio viti e dadi	●	●
FRENI	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●	●
	Controllo condizioni e tenuta tubazioni dei freni	●	●
	Controllo/regolazione scorrevolezza e corsa a vuoto leva freno ant. e pedale freno	●	●
	Controllo serraggio viti dell'impianto freni	●	●
CICLISTICA	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●	●
	Controllo usura O-ring dell'ammortizzatore		●
	Pulizia parapolveri		●
	Spurgo gambe forcella	●	●
	Controllo supporto forcellone		●
	Controllo/registrazione cuscinetti sterzo	●	●
	Lubrificazione controleva		●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, controleva, ammortizzatore)	●	●
RUOTE	Controllo tensione raggi e coassialità cerchi	●	●
	Controllo condizioni e pressione pneumatici	●	●
	Controllo usura, sede fissa e tensione di catena e guide catena	●	●
	Controllo applicazione di Loctite e sede fissa di pignone e corona catena	●	●
	Lubrificazione catena	●	●
	Controllo gioco cuscinetti ruota e parastrappi		●

TABELLA LUBRIFICATIONE E MANUTENZIONE »

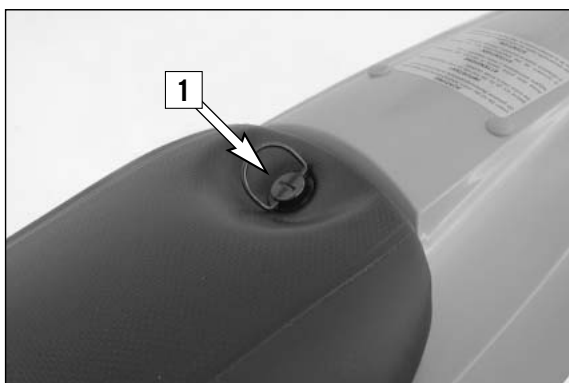
IMPORTANTI LAVORI DI MANUTENZIONE CONSIGLIATI CHE POSSONO ESSERE ESEGUITI SU RICHIESTA SEPARATA			
	ogni 2500km o 25 ore	**almeno 1 x anno**	**ogni 2 anni o 20000 km**
Manutenzione completa forcella		●	
Manutenzione completa ammortizzatore			●
Manutenzione completa controleva			●
Sostituzione riempimento di lana di vetro del silenziatore	●		
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti sterzo e relativi elementi di tenuta		●	
Pulizia e taratura carburatore		●	
Trattamento contatti elettrici ed interruttori con spray di contatto		●	
Sostituzione liquido freni		●	

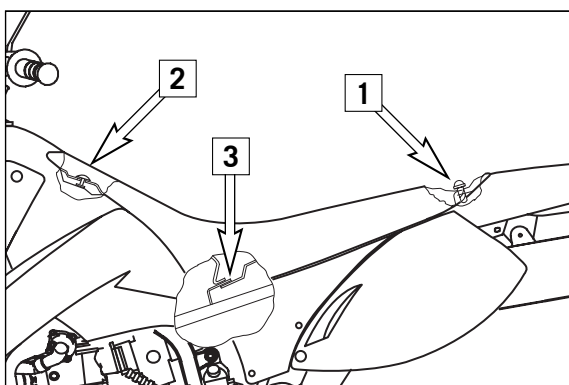
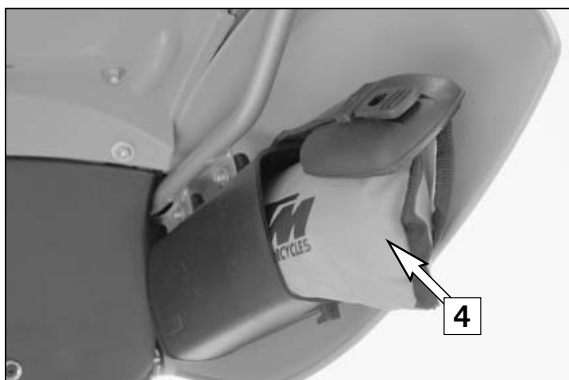
ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA				
	Prima di ogni messa in servizio	**Dopo ogni pulizia**	**Con impiego fuori strada**	**1 x anno**
Controllo livello olio	●			
Controllo livello liquido freni	●			
Controllo usura pastiglie	●			
Controllo funzionamento impianto luci	●			
Controllo funzionamento clacson	●			
Lubrificazione e regolazione cavi di comando e nippli		●		
Spurgo regolare gambe forcella			●	
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●	
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena		●	●	
Controllo tensione catena	●	●	●	
Pulizia cassafiltro e filtro aria (a seconda del grado di sporcizia)			●	
Controllo pressione ed usura pneumatici	●			
Controllo livello liquido di raffreddamento	●			
Controllo tenuta tubazioni carburante	●			
Svuotamento vaschetta del carburatore		●		
Controllo scorrevolezza di tutti gli organi di comando	●			
Controllo effetto frenante	●	●		
Trattamento parti di metallo lucido (tranne impianto freni e scarico) con anticorrosivi a base di cera		●		
Trattamento blocchetto accensione/bloccasterzo ed interruttore luci con spray di contatto		●		
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette				●

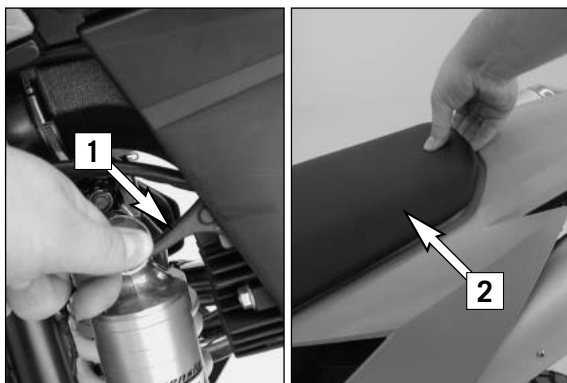
⚠ ATTENZIONE

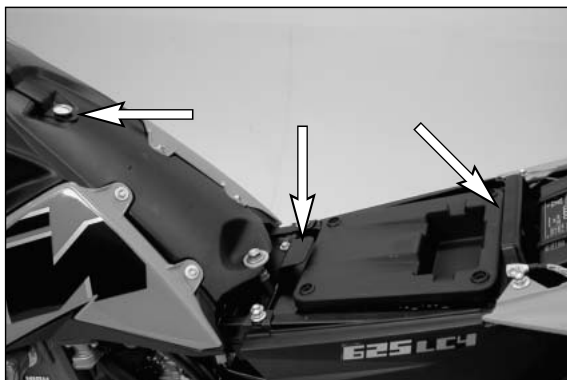
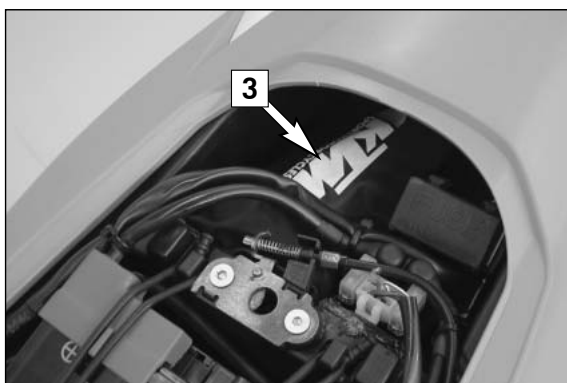
TUTTI I LAVORI DI MANUTENZIONE E REGOLAZIONE CONTRASSEGNATI CON UN * RICHIEDONO CONOSCENZE SPECIALISTICHE. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA SICUREZZA FATE ESEGUIRE QUESTI LAVORI PRESSO UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM! IL PERSONALE APPOSITAMENTE ADDESTRATO ESEGUIRÀ IN MODO NELLA MANIERA OTTIMALE LA MANUTENZIONE DELLA VOSTRA MOTOCICLETTA.

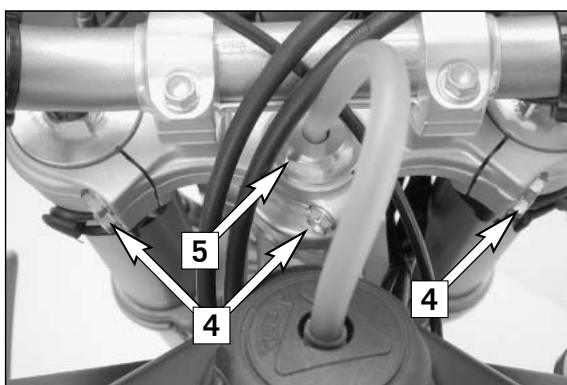
! AVVERTIMENTO

- PER IL LAVAGGIO DELLA MOTOCICLETTA SE POSSIBILE NON USATE UN GETTO AD ALTA PRESSIONE, PERCHÈ ALTRIMENTI L'ACQUA POTREBBE PENETRARE NEI CUSCINETTI, NEL CARBURATORE, NEL CONNETTORI ELETTRICI ECC.
- TRASPORTANDO LA VOSTRA KTM ASSICURATE CHE ESSA SIA BEN TENUTA IN POSIZIONE VERTICALE MEDIANTE ESPANSORI O ALTRI DISPOSITIVI MECCANICI DI FISSAGGIO E CHE IL RUBINETTO DELLA BENZINA SIA SU OFF. SE LA MOTOCICLETTA DOVESSE CADERE PUÒ FUORIUSCIRE BENZINA DAL CARBURATORE O DAL SERBATOIO.
- NON UTILIZZATE ROSETTE DENTATE O RONDELLE ELASTICHE PER LE VITI DI FISSAGGIO DEL MOTORE, PERCHÉ POTREBBERO PENETRARE IN PARTI DEL TELAIO ED ALLENTARSI QUINDI IN CONTINUAZIONE. UTILIZZATE DADI AUTOBLOCCANTI.
- PRIMA DI INIZIARE I LAVORI DI MANUTENZIONE LASCIATE RAFFREDDARE LA MOTOCICLETTA IN MODO DA EVITARE USTIONI.
- SMALTITE OLI, GRASSI, FILTRI, CARBURANTI, DETERGENTI, ECC. IN MANIERA REGOLAMENTARE. OSSERVATE LE RISPETTIVE NORME DES PAESE.
- LIBERATEVI DELL'OLIO VECCHIO IN MODO REGOLARE ! NON VERSATE IN NESSUN CASO L'OLIO VECCHIO NELLA CANALIZZAZIONE O NELLA NATURA. 1 LITRO DI OLIO INQUINA 1,000.000 DI LITRI DI ACQUA.
- QUANDO SVITATE DADI AUTOBLOCCANTI, QUESTI VANNO SEMPRE SOSTITUITI DA DADI NUOVI.
- QUANDO SVITATE VITI O DADI ASSICURATI CON LOCTITE, QUESTI VANNO RIMONTATI E ASSICURATI NELLA STESSA MANIERA DI PRIMA, A QUESTO PROPOSITO VEDI DATI TECNICI – COPPIE DI SERRAGGIO.

Smontaggio sella (SXC)

Grazie alla chiusura rapida **[1]** la sella può essere smontata senza l'uso di attrezzi. Girare la chiusura rapida di ca. 180° in senso antiorario e sollevare la parte posteriore della sella. Tirare indietro la sella e sganciarla dalla vite a testa bombata **[2]**.

Al montaggio della sella far attenzione che anche la staffa di supporto **[3]** s'agganci alla sella.

Borsa attrezzi (SXC)

Gli attrezzi **[4]** sono contenuti nella borsa attrezzi sotto la fiancatina destra.

Smontare la sella (SMC)

Azionare la leva **[1]** e sollevare contemporaneamente la parte posteriore **[2]** della sella.

Al rimontaggio della sella far attenzione che s'aggancino anche le piastrine di supporto alla sella.

Attrezzi di bordo (SMC)

Gli attrezzi di bordo **[3]** si trovano sotto la sella.

Controllo cuscinetti di sterzo e registrazione gioco *

Controllare periodicamente il gioco dei cuscinetti di sterzo. Per il controllo, sollevare la ruota anteriore e scuotere avanti e indietro la forcella. Per la registrazione, svitare le cinque viti **[4]** della testa della forcella ed agire sul tappo di chiusura **[5]**, serrandolo fino a quando non vi è più del gioco. Non serrare con forza il dado per evitare danni ai cuscinetti. Battere leggermente la testa della forcella con un martello di plastica per scaricare la tensione sugli steli e stringere le viti di serraggio con 20 Nm.

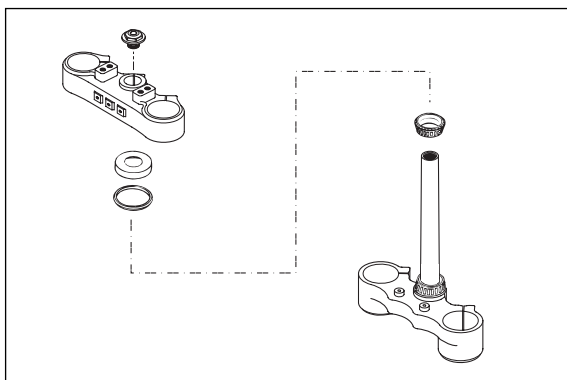
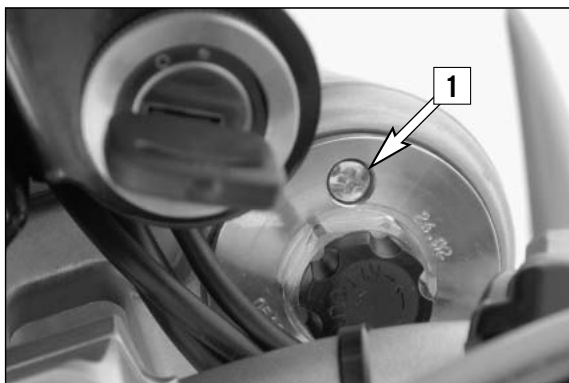
ATTENZIONE

SE I CUSCINETTI DI STERZO NON SONO ESENTI DA GIOCO IL COMPORTAMENTO SU STRADA SARÀ IRREGOLARE. SI POTREBBE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTO.

! AVVERTIMENTO

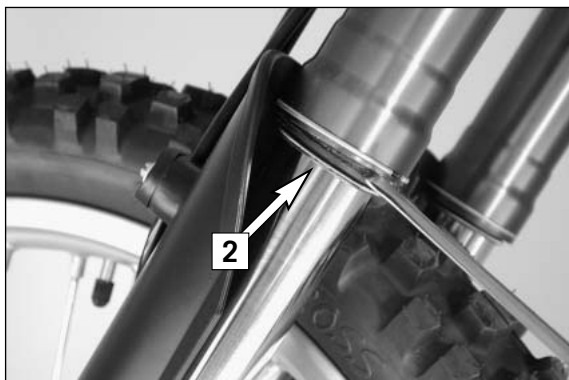
FACENDO LUNGHI PERCORSI CON GIOCO NEI CUSCINETTI DI STERZO, SI ROVINANO I CUSCINETTI ED IN SEGUITO DE LORO SEDI NEL TELAIO.

I cuscinetti del cannotto sterzo dovrebbero essere reingrassati almeno una volta all'anno (p.es. con Motorex Long Term 2000).

ITALIANO

Viti di sfiato forcella telescopia

Ogni 5 ore di impiego in competizione allentare di qualche giro le viti di sfiato **[1]**, consentendo così lo sfogo di un'eventuale sovrappressione dall'interno della forcella. Per fare questo sollevare il motociclo sul cavalletto in modo che la ruota anteriore non tocchi terra. Se la motocicletta viene impiegata soprattutto su strada, è sufficiente eseguire questa operazione solo durante la manutenzione periodica.

! AVVERTIMENTO

PRESSIONE TROPPO ALTA ALL'INTERNO DELLA FORCELLA PUÒ PROVOCARE MANCANZE DI TENUTA ALLA FORCELLA. SE LA VOSTRA FORCELLA PRESENTA UNA MANCANZA DI TENUTA, ALLENTATE LE VITI DI SFIATO PRIMA DI FAR SOSTITUIRE GLI ELEMENTI DI TENUTA.

Pulizia raschiapolvere forcella telescopica

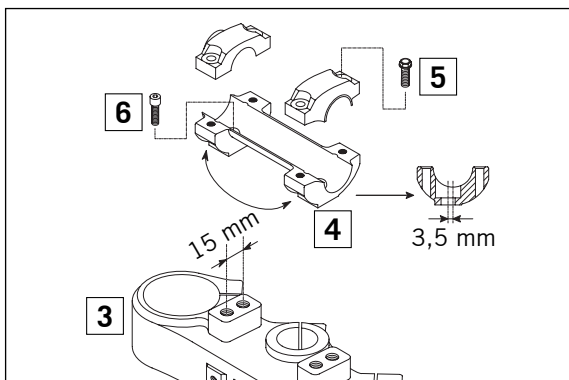
I raschiapolvere **[2]** devono raschiare polvere e sporco grosso dagli steli forcella. Però con il tempo può giungere dello sporco anche dietro i raschiapolvere. Se questo non viene rimosso, gli anelli paraolio, che si trovano dietro, possono perdere la tenuta.
Con un cacciavite levare i raschiapolvere dai tubi esterni e spingerli in basso.

Pulire con cura i raschiapolvere, i tubi esterni e gli steli ed oliarli bene con spray al silicone o con olio motore. Infine spingere a mano i raschiapolvere nei tubi esterni.

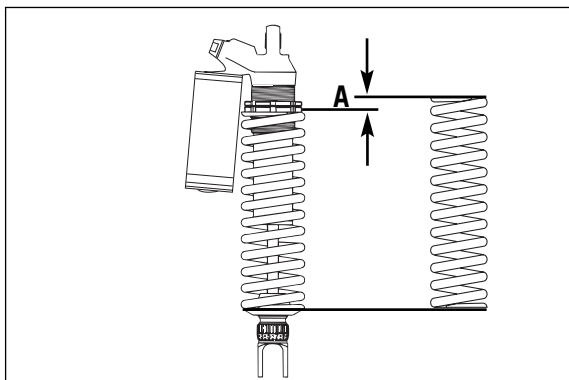
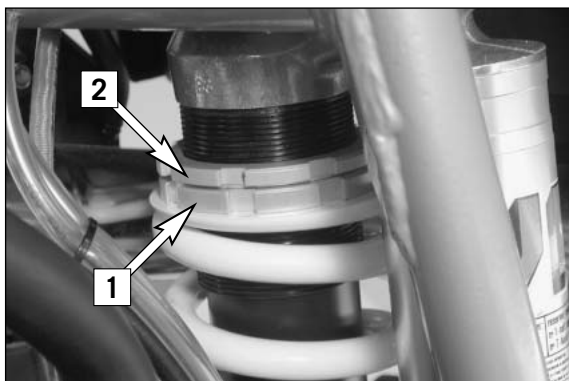
⚠ ATTENZIONE

FAR ATTENZIONE CHE NON GIUNGA DELL'OLIO AL SILICONE SUL PNEUMATICO ANTERIORE O SUI DISCHI FRENO, PERCHÉ RIDURREBBE NOTEVOLMENTE L'ADERENZA AL SUOLO DEL BATTISTRADA E L'EFFETTO FRENANTE DEL FRENO ANTERIORE.

Variazione posizione manubrio

La posizione del manubrio può essere variata di 22 mm. Così avete la possibilità di portare il manubrio nella posizione per voi più comoda.
Sulla piastra forcella superiore **[3]** si trovano 2 fori con una distanza di 15 mm. I fori nel supporto del manubrio **[4]** sono decentrati di 3,5 mm. Avete quindi la possibilità di montare il manubrio in 4 posizioni diverse.

A questo scopo togliere le viti **[5]** dei morsetti serramanubrio e le viti **[6]** del supporto del manubrio. Posizionare il supporto del manubrio e serrare le viti **[6]** con 40 Nm. Montare il manubrio ed i morsetti serramanubrio e serrare le viti **[5]** con 20 Nm. La fessura fra il supporto del manubrio ed i morsetti dovrebbe avere la stessa misura sia davanti che dietro.

⚠ ATTENZIONE

ASSICURARE LE VITI **[6]** CON LOCTITE 243.

Variazione precarico molla ammortizzatore

Dalla KTM l'ammortizzatore è registrato per l'impiego senza passeggero e per un peso del pilota di ca. 75 kg. Se volete portare un passeggero oppure se pesate molto di più o molto di meno di 75 kg, dovreste aggiustare adeguatamente il precarico della molla **[A]**. Esso può essere variato con poche operazioni manuali.

INDICAZIONE:
- Prima di variare il precarico molla dovreste notarvi la regolazione base per esempio quante spire di filettatura sono visibili sopra l'anello di regolazione.
- Ad 1 giro dell'anello di regolazione **[1]** il precarico molla varia di 1,75 mm.

Con la chiave a falce contenuta nella borsa attrezzi allentate la ghiera di bloccaggio **[2]**. Con l'anello di regolazione **[1]** aggiustate il precarico della molla e stringete di nuovo la ghiera di bloccaggio.

REGOLAZIONE DI BASE - PRECARICO MOLLA:
WP 01187B01 .... A = 23 mm
WP 01187B02 .... A = 20 mm

Controllo dell'anello di gomma ammortizzatore

Sull'ammortizzatore è montato un antivibratore sotto forma di anello di gomma, il quale con il passare del tempo viene compresso, comportando di conseguenza una riduzione dell'effetto smorzante.
Misurare la larghezza dello spazio tra i due dischi in diversi punti della circonferenza, questa dovrà misurare almeno 2,5mm. Qualora il limite di usura dovesse esser stato superato occorrerà far sostituire l'anello in gomma in un'officina specializzata KTM.

! AVVERTIMENTO

SE NON SI PROVVEDE TEMPESTIVAMENTE ALLA SOSTITUZIONE DELL'ANELLO IN GOMMA, SI POSSONO VERIFICARE DANNI ALL'AMMORTIZZATORE.

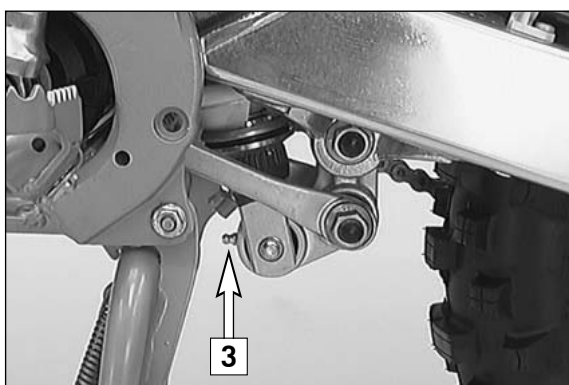
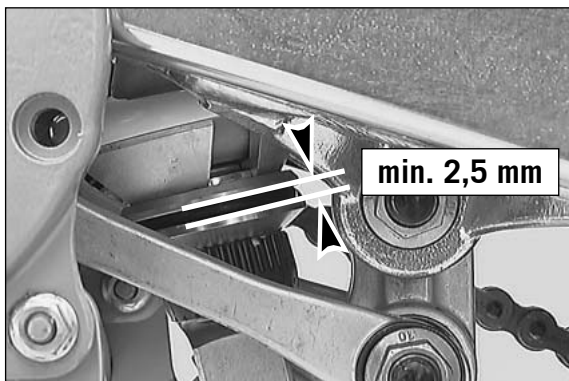
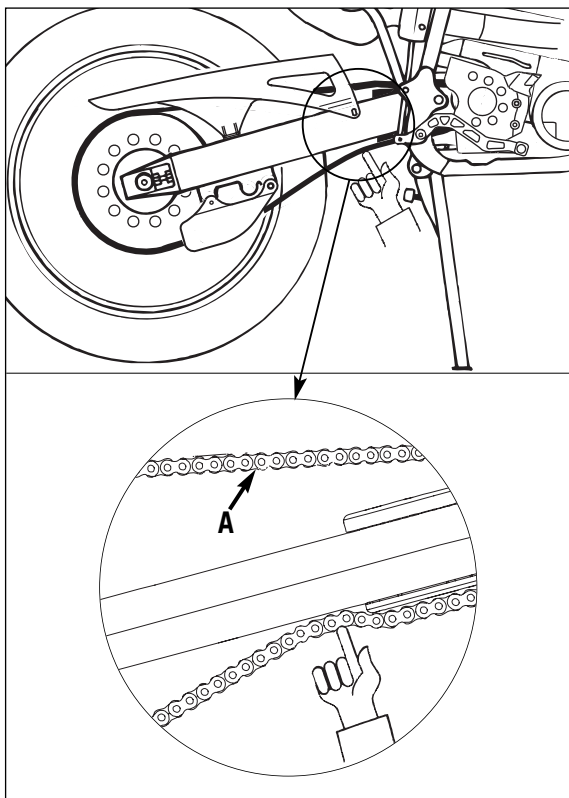
⚠ ATTENZIONE

L'UNITÀ AMMORTIZZANTE DELL'AMMORTIZZATORE È RIEMPITA DI AZOTO AD ALTA COMPRESSIONE. TENTANDO DI SMONTARE L'AMMORTIZZATORE AUTONOMAMENTE O DI SVOLGERE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE CI SI POSSONO PROCURARE GRAVI LESIONI.

Lubrificazione leveraggio ammortizzatore

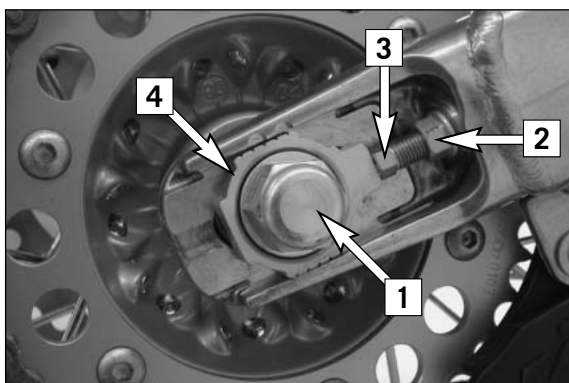
I cuscinetti della leva a squadra devono essere lubrificati regolarmente (Motorex Long Term 2000). A tal fine sulla leva a squadra è montato un ingrassatore **[3]**.

! AVVERTIMENTO

DOPO OGNI LAVAGGIO DEL MOTOCICLO PROVVEDERE A LUBRIFICARE I PUNTI SOPRAINDICATI, ONDE ESPELLERE L'ACQUA EVENTUALMENTE INFILTRATA.

Controllare la tensione della catena

Per il controllo posizionare la motocicletta sul cavalletto centrale di modo che la ruota posteriore non tocchi più terra. Ca. 30 mm dietro l'estremità del pattino guidacatena premere la catena verso l'alto. La catena dovrebbe appena toccare il forcellone quando il ramo superiore **[A]** della catena è teso. All'occorrenza correggere la tensione della catena.

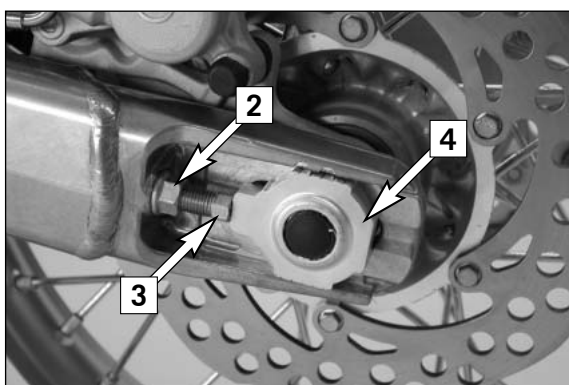
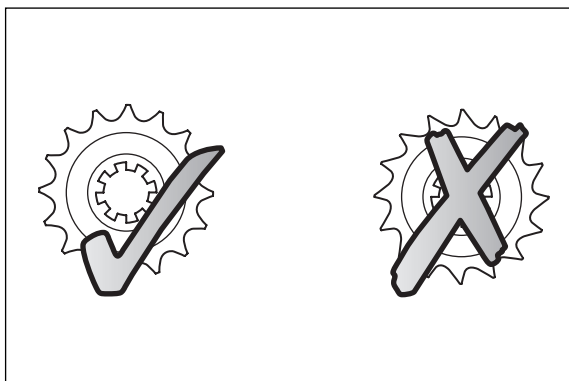
ATTENZIONE

- SE LA TENSIONE DELLA CATENA È ECCESSIVA SI DETERMINA UN CARICO AGGIUNTIVO PER I COMPONENTI DEL SISTEMA DI TRASMISSIONE SECONDARIO (CATENA, PIGNONI CATENA, CUSCINETTI DEL CAMBIO E DEL SUPPORTO DEI PIGNONI) CHE OLTRE AD ACCELERARE L'USURA PUÒ COMPORTARE LA ROTTURA DELLA CATENA.
- SE INVECE LA TENSIONE DELLA CATENA È INSUFFICIENTE, QUESTA PUÒ USCIRE DAI ROCCHETTO E BLOCCARE LA RUOTA POSTERIORE O CAUSARE DANNI AL MOTORE.
- IN ENTRAMBI I CASI SI PUÒ FACILMENTE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA.

Correzione tensione catena

Allentare il dado con spallamento **[1]**, allentare i controdadi **[2]** e girare le le viti di regolazione **[3]** a destra ed a sinistra della stessa misura. Serrare i controdadi **[2]**.
Prima di bloccare il perno ruota controllare che i tendicatena 5 siano adiacenti alle viti di regolazione e che la ruota posteriore sia allineata con la ruota anteriore.
Serrare il dado con spallamento **[1]** con 80 Nm.

ATTENZIONE

SE AL MONTAGGIO NON DISPONETE DI UNA CHIAVE DINAMOMETRICA, FATE CORREGGERE LA COPPIA DI SERRAGGIO AL PIÙ PRESTO POSSIBILE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM. UN PERNO RUOTA ALLENTATO PUÒ COMPORTARE UN COMPORTAMENTO DI GUIDA INSTABILE DELLA MOTO.

AVVERTENZA:
Grazie al largo campo di regolazione dei tendicatena (32 mm) è possibile adottare con la stessa lunghezza della catena diverse trasmissioni finali. I tendicatena **[4]** possono essere girati di 180°.

Manutenzione catena

La manutenzione della catena con X-ring è ridotta al minimo. Il miglior modo per pulirla è l'uso di abbondante acqua. Mai usare spazzole o solventi per pulire la catena. Quando la catena è asciugata, si può utilizzare uno spray per catene specialmente (Motorex Chainlube 622) adatto per catene con X-ring.

⚠ ATTENZIONE

FARE IN MODO CHE IL LUBRIFICANTE NON RAGGIUNGA IN NESSUN CASO NÉ IL PNEUMATICO POSTERIORE NÉ IL DISCO DEL FRENO, ALTRIMENTI L'ADERENZA AL SUOLO DEL PNEUMATICO E L'AZIONE DEL FRENO POSTERIORE SI RIDURREBBERO NOTEVOLMENTE E SI POTREBBE FACILMENTE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA.

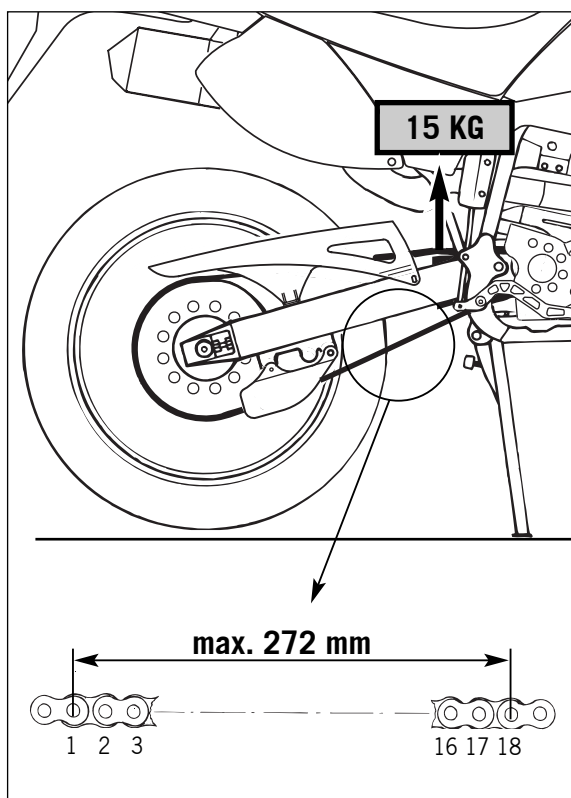
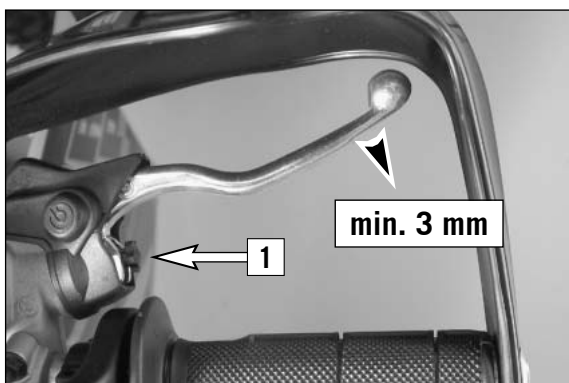
! AVVERTIMENTO

- PER MOTIVI DI SICUREZZA LA CATENA NON È DOTATA DI UN GIUNTO CATENA. FATE SOSTITUIRE LA CATENA SEMPRE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM DOVE DISPONGONO DEGLI ATTREZZI NECESSARI PER APRIRE E CHIUDERE LE CATENA.
- NON DEVE ASSOLUTAMENTE ESSERE MONTATO UN NORMALE GIUNTO CATENA.

Controllare sempre anche l'usura dei pignoni e dei pattini guida.
Se necessario, sostituire questi particolari.

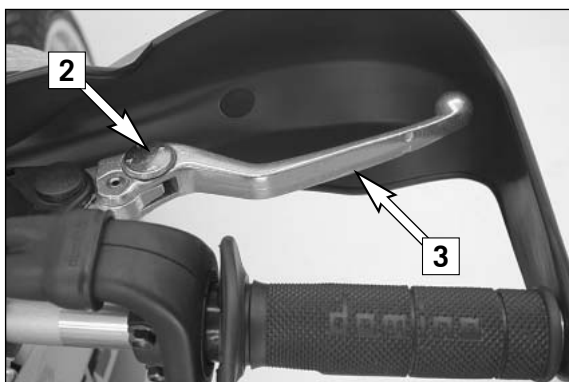
Usura della catena

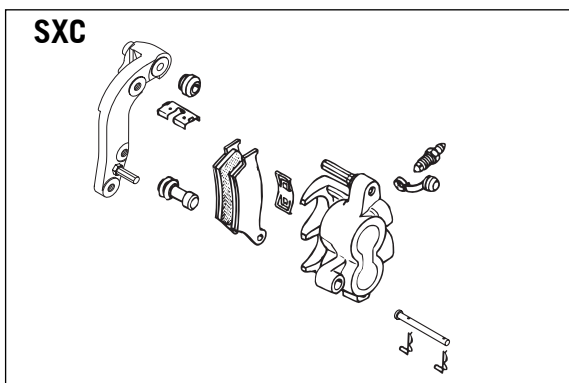
Per controllare lo stato di usura della catena seguire attentamente le seguenti istruzioni: Mettere il cambio in folle, tirare il ramo superiore della catena verso l'alto con una forza di 10 - 15 chilogrammi (vedere la figura). A questo punto misurare la distanza di 18 rulli sul ramo inferiore della catena.
Al più tardi se la distanza dovesse misurare 272 mm bisognerebbe sostituire la catena. Le catene non si usurano sempre in modo uniforme, per questo motivo bisognerebbe ripetere la misurazione in diversi punti della catena.

INDICAZIONE:
Quando viene montata una catena nuova, si raccomanda di sostituire anche i pignoni. Catene nuove si usurano più velocemente su pignoni vecchi e usurati.

Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano (SXC)

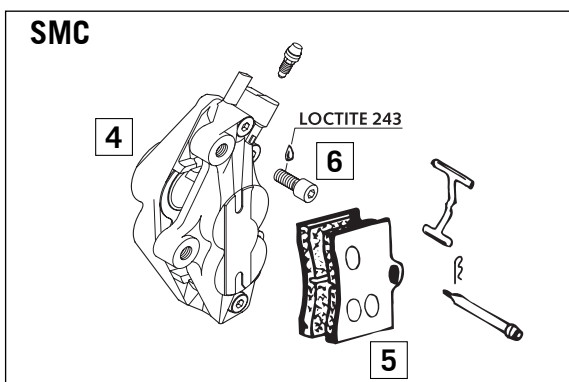
La corsa a vuoto alla leva freno a mano può essere variata con la vite di registro **[1]**. In questo modo la posizione del punto di pressione (la resistenza che diventa percepibile alla leva freno a mano, quando le pastiglie vengono pressate contro il disco del freno) può essere regolata per qualsiasi grandezza della mano.

! AVVERTIMENTO

LA CORSA A VUOTO ALLA LEVA FRENO A MANO DEVE ESSERE DI ALMENO 3 MM. SOLO ALLORA IL PISTONE DEVE ESSERE MOSSO NELLA POMPA FRENO A MANO (PERCEPIBILE ALLA MAGGIORE RESISTENZA ALLA LEVA FRENO A MANO). SE MANCA QUESTA CORSA A VUOTO, SI FORMA DELLA PRESSIONE NEL SISTEMA DI FRENATURA E LA CONSEGUENZA PUÒ ESSERE UN MANCATO FUNZIONAMENTO DEL FRENO RUOTA ANTERIORE DOVUTO A SURRISCALDAMENTO.

Modifica posizione base leva freno anteriore (SMC)

Con la vite di registro **[2]** è possibile modificare la posizione base della leva freno anteriore **[3]**.
Alla sua estremità esterna spingere la leva freno anteriore in avanti girando nel contempo la vite di registro.

Indicazioni di base per i freni a disco KTM

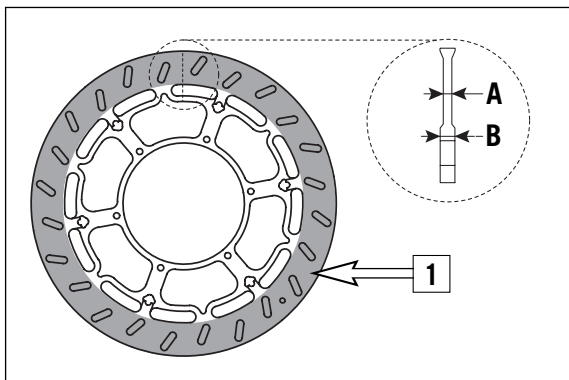
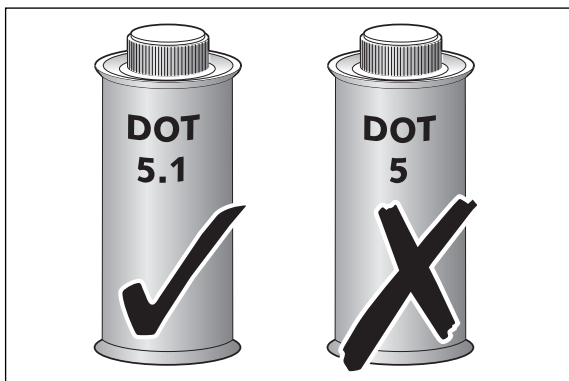
PINZE (SXC):
L'alloggiamento delle pinze di questa serie di modelli è "flottante", esse cioè non sono solidali al loro supporto. La compensazione laterale consente sempre un'appoggio ottimale delle pastiglie sui dischi. Le viti del supporto pinza freno vanno assicurate con Loctite 243 e serrate con 25 Nm.

PINZE (SMC):
La pinza 1 freno anteriore ha **[4]** pistoncini ed è fissata rigidamente allo stelo forcella. La pinza freno posteriore ha 1 pistoncino ed è fissata in modo "flottante", cioè non è fissata rigidamente al supporto pinza. Grazie allo scarico laterale viene ottenuto sempre un ottimale appoggio delle pastiglie **[5]** al disco freno. Le viti **[6]** del supporto pinza freno vanno assicurate con Loctite 243 e serrate con 40 Nm.

PASTIGLIE (SXC):
Davanti, le pastiglie sono provviste di ferodi sinterizzati TOSHIBA TT 2701 et dietro di ferodi organico ID450. Tali ferodi assicurano una ottima combinazione tra dosatura, potenza frenante e durata. Il tipo di ferodo è indicato sul tergo della pastiglia e viene registrato anche nella documentazione di omologazione.

PASTIGLIE (SMC):
La motocicletta adotta pastiglie sinterizzate anteriori e posteriori e così è anche omologata. Esse garantiscono caratteristiche di frenatura ottimali.
Pastiglie freno ant.: Ferodo ID 450
Pastiglie freno post.: Ferodo ID 450

⚠ ATTENZIONE

SPESSO LE PASTIGLIE DISPONIBILI NEL COMMERCIO DI ACCESSORI NON SONO AMMESSI ALL'IMPIEGO STRADALE DELLA VOSTRA MOTOCICLETTA KTM. LA COSTRUZIONE ED IL COEFFICIENTE DI ATTRITO DELLE PASTIGLIE E QUINDI ANCHE IL LORO POTERE FRENANTE POSSONO DEVIARE NOTEVOLMENTE DALLE PASTIGLIE ORIGINALI KTM. SE UTILIZZATE PASTIGLIE DIVERSE DA QUELLE DI PRIMO MONTAGGIO, NON È GARANTITO CHE SIANO OMOLOGATE PER L'USO STRADALE. IN TAL CASO LA VOSTRO MOTOCICLETTA NON CORRISPONDE PIÙ ALL'OMOLOGAZIONE STRADALE E LA GARANZIA DECADE.

RECIPIENTI DI LIQUIDO FRENI:
I recipienti di liquido freni del freno anteriore e posteriore sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di ceppi del freno consumati. Se il livello del liquido freno scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie dei freni.

LIQUIDO FRENI:
Gli impianti di frenatura vengono forniti dalla KTM riempiti con Liquido freni „Motorex Brake Fluid DOT 5.1", uno dei liquidi per freni più pregiati attualmente in commercio. Raccomandiamo di continuare ad usare questo liquido per freni anche in futuro. Il DOT 5.1 è a base di etere glicolico ed è color ambra. Qualora non si dovesse disporre per il rabbocco di DOT 5.1 si può all'occorrenza ripiegare su DOT 4, che andrà tuttavia sostituito quanto prima con DOT 5.1. Non utilizzare assolutamente del liquido freni DOT 5. Questo è basato su olio siliconico ed è di color porpora. Guarnizioni e tubi flessibili freno non sono concepiti per questo tipo di olio.

⚠ ATTENZIONE

FATE SOSTITUIRE IL LIQUIDO FRENI ALMENO UNA VOLTA ALL'ANNO. SE LAVATE SPESSO LA MOTOCICLETTA, ESSO DOVREBBE ESSERE SOSTITUITO ANCHE PIÙ SPESSO. IL LIQUIDO FRENI HA LA CARATTERISTICA DI ASSORBIRE ACQUA. IN UN LIQUIDO "VECCHIO" QUINDI È POSSIBILE CHE SI FORMANO GIÀ A BASSE TEMPERATURE BOLLE DI VAPORE ED IL SISTEMA FRENANTE SI GUASTA.

DISCHI FRENO:
Con l'usura si riduce lo spessore dei dischi freno nella zona della superficie di contatto **[1]** con le pastiglie. Nel punto più debole **[A]** il disco freno può essere max. 0,4 mm più sottile della misura nominale **[B]**. Misurare la misura nominale in un punto al di fuori della superficie di contatto con le pastiglie. Controllare l'usura in diversi punti.

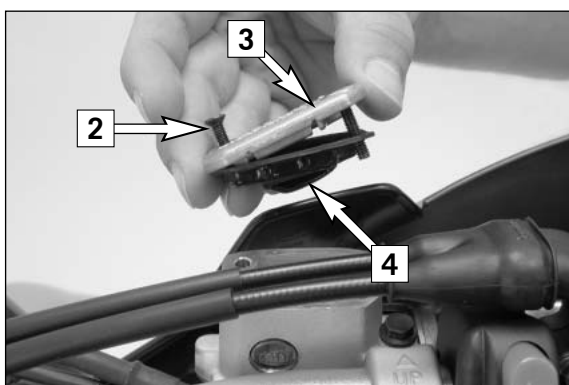
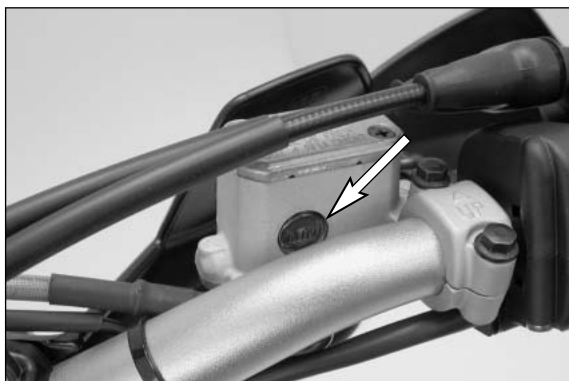
⚠ ATTENZIONE

- DISCHI FRENO CON UN'USURA SUPERIORE A 0,4 MM RAPPRESENTANO UN RISCHIO PER LA SICUREZZA. RAGGIUNTO IL LIMITE D'USURA, FATE SUBITO SOSTITUIRE IL DISCO FRENO.
- DI PRINCIPIO FAR ESEGUIRE RIPARAZIONI ALL'IMPIANTO FRENI DA UN'OFFICINA AUTORIZZATA KTM.

Controllo livello liquido freno anteriore

Il serbatoio del liquido fa corpo unico con la pompa di comando posta sul manubrio ed è provvisto di una spia di ispezione: con serbatoio in posizione orizzontale, il livello del liquido non deve mai scendere sotto la mezzeria della spia.

⚠ ATTENZIONE

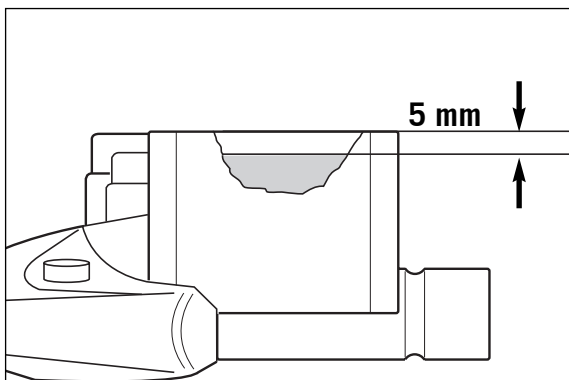
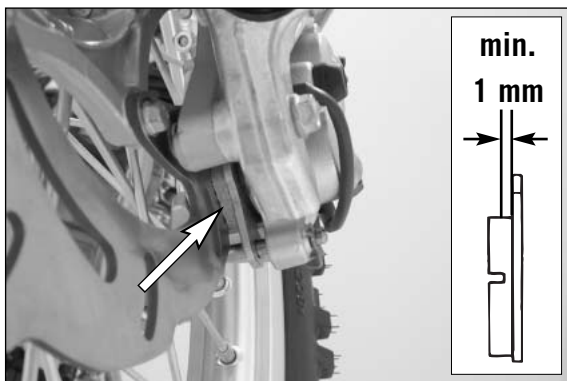
SE IL LIVELLO DEL LIQUIDO FRENI SCENDE AL DI SOTTO DEL VALORE MINIMO, QUESTO INDICA PERDITE DEL SISTEMA DI FRENATURA O IL CONSUMO COMPLETO DELLE PLASTIGLIE DEL FRENO. RIVOLGERSI AD UN'OFFICINA SPECIALIZZATA.

Rabbocco liquido freno anteriore *

Rimuovere le viti **[2]** e togliere il coperchio **[3]** e la membrana **[4]**. Portare la pompa del freno a mano in posizione orizzontale e rabboccare il liquido per freni (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) fino a 5 mm sotto il bordo superiore del contenitore. Rimontare membrana, coperchio e viti. Lavare con acqua il liquido per freni che sia travasato o che si sia versato.

⚠ ATTENZIONE

- NON UTILIZZARE IN NESSUN CASO DEL LIQUIDO FRENI DOT5 ! SI TRATTA DI UN LIQUIDO PER FRENI A BASE DI OLIO DI SILICONE ED È COLOR PORPORA. ESSO RICHIEDE L'IMPIEGO DI GUARNIZIONI E TUBI SPECIALI.
- IL LIQUIDO FRENI PUÒ PROVOCARE IRRITAZIONI PELLE. NON PORTATELO A CONTATTO CON LA PELLE O CON GLI OCCHI. SE DOVESSE SPRUZZARE DEL LIQUIDO FRENI NEGLI OCCHI, SCIACQUATE ACCURATAMENTE CON ACQUA E CONSULTATE UN MEDICO.
- CONSERVATE IL LIQUIDO FRENI FUORI PORTATA DEI BAMBINI.

! AVVERTIMENTO

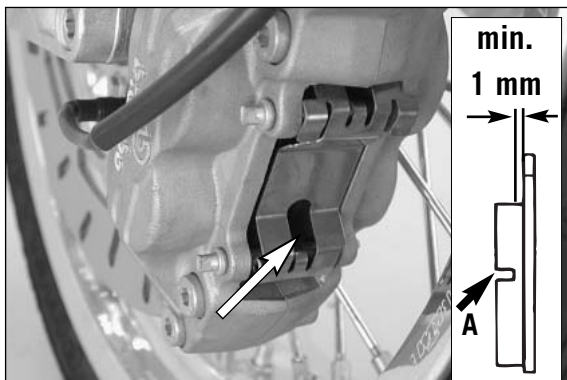
- NON PORTARE IL LIQUIDO FRENI A CONTATTO CON PARTI VERNICIATE, IL LIQUIDO FRENI CORRODE LA VERNICE !
- UTILIZZATE SOLO LIQUIDO FRENI PULITO DA UN CONTENITORE A TENUTA ERMETICA.

Controllo pastiglie freno anteriore (SXC)

Le pastiglie del freno vanno controllate dal basso. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

⚠ ATTENZIONE

AL PUNTO PIÙ SOTTILE LO SPESSORE DELLE PASTIGLIE DEI FRENI NON DEVE ESSERE INFERIORE 1 MM, ALTRIMENTI SI POTREBBE VERIFICARE UN GUASTO AI FRENI. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA PROPRIA SICUREZZA FATE PERCIÒ SOSTITUIRE IN TEMPO LE PASTIGLIE.

! AVVERTIMENTO

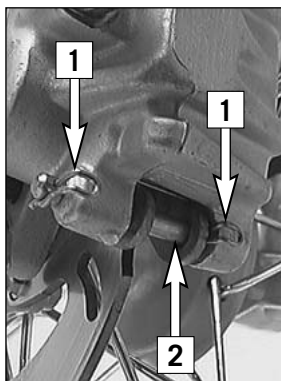
SE LE PASTIGLIE DEL FRENO VENGONO SOSTITUITE TROPPO TARDI COSICCHÈ ESSE RISULTANO PARZIALMENTE O COMPLETAMENTE CONSUMATE, LE PARTI IN ACCIAIO DELLE PASTIGLIE SFREGANO SUL DISCO. CIÒ COMPORTA UNA NOTEVOLE DIMINUTIONE DELL'EFFETTO FRENATE ED IL DETERIORAMENTO DEL DISCO DEL FRENO

Controllo pastiglie freno anteriore (SMC)

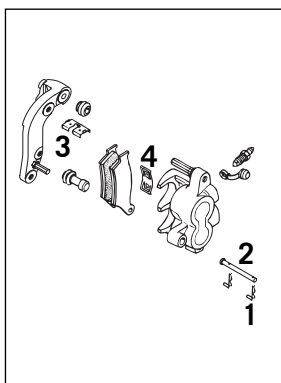
Le pastiglie possono essere ispezionate dal lato posteriore. Prima di ogni viaggio controllare lo spessore delle guarnizioni. Il limite d'usura di 1 mm è stato raggiunto quando la fessura A non è più riconoscibile.

⚠ ATTENZIONE

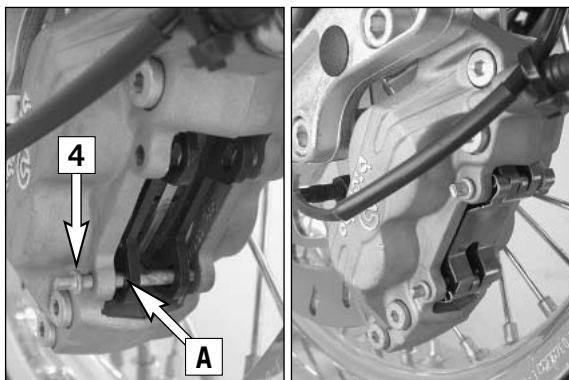
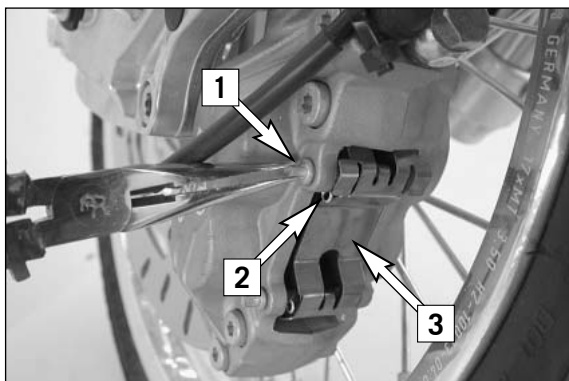
AL PUNTO PIÙ SOTTILE LO SPESSORE DELLE PASTIGLIE DEI FRENI NON DEVE ESSERE INFERIORE 1 MM, ALTRIMENTI SI POTREBBE VERIFICARE UN GUASTO AI FRENI. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA PROPRIA SICUREZZA FATE PERCIÒ SOSTITUIRE IN TEMPO LE PASTIGLIE.

! AVVERTIMENTO

SE LE PASTIGLIE DEL FRENO VENGONO SOSTITUITE TROPPO TARDI COSICCHÈ ESSE RISULTANO PARZIALMENTE O COMPLETAMENTE CONSUMATE, LE PARTI IN ACCIAIO DELLE PASTIGLIE SFREGANO SUL DISCO. CIÒ COMPORTA UNA NOTEVOLE DIMINUTIONE DELL'EFFETTO FRENATE ED IL DETERIORAMENTO DEL DISCO DEL FRENO

Sostituzione pastiglie freno anteriore *

Spingere la pinza del freno verso il disco del freno, in modo che i pistoncini del freno del freno raggiungano la loro posizione base. Rimuovere le sicure **[1]**, estrarre il perno **[2]** e togliere le pastiglie del freno dalla pinza del freno. Pulire con aria compressa la pinza del freno e il supporto della pinza, controllare che le guarnizioni dei perni di guida non siano danneggiate e, se occorre, ingrassarli Montare la pastiglia destra del freno e fissarla con il perno.

Montare la pastiglia sinistra del freno ed inserire il perno fino all'arresto. Montare il pastiglie sinistro del freno e inserire il perno fino all'arresto. Montare le sicure. Accertarsi durante il montaggio delle pastiglie che la lamierina di scorrimento **[3]** nel supporto della pinza e la molla a balestra **[4]** siano posizionate correttamente.

⚠ ATTENZIONE

- IL DISCO DEL FRENO VA MANTENUTO SEMPRE PERFETTAMENTE PULITO DA OLIO E GRASSO, IN CASO CONTRARIO VERREBBE FORTEMENTE RIDOTTO L'EFFETTO FRENANTE.
- DOPO IL MONTAGGIO CONTROLLARE IL CORRETTO POSIZIONAMENTO DELLE SICURE.
- DOPO OGNI INTERVENTO SUL SISTEMA DI FRENATURA AZIONARE LA LEVA A MANO OSSIA IL PEDALE FRENO PER FAR ADERIRE LE PASTIGLIE AL DISCO E PER RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.

Sostituzione pastiglie freno anteriore *

Con una pinza girare il perno superiore **[1]** di ca. 45° in senso orario finché diventa visibile la copiglia **[2]**. Togliere le copiglie di ambedue i perni, estrarre i perni e togliere la molla di ritegno **[3]**.
Premere con cautela con un cacciavite contro le pastiglie perché i pistoncini freno raggiungano la loro posizione base. Togliere le pastiglie dalla pinza freno e pulire quest'ultima a fondo con aria compressa.

Spingere le nuove pastiglie nella pinza freno e montare un perno **[4]** come riferimento per il posizionamento. Il perno deve passare nei fori **[A]** delle pastiglie (vedi illustrazione).

Togliere il perno, posizionare la molla di ritegno (senza spostare le pastiglie) e montare ambedue i perni. Rimontare le copiglie e girare il perno superiore di ca. 45° in senso antiorario in modo che la copiglia si trovi sotto la molla di ritegno.

⚠ ATTENZIONE

- IL DISCO DEL FRENO VA MANTENUTO SEMPRE PERFETTAMENTE PULITO DA OLIO E GRASSO, IN CASO CONTRARIO VERREBBE FORTEMENTE RIDOTTO L’EFFETTO FRENANTE.
- DOPO IL MONTAGGIO CONTROLLARE IL CORRETTO POSIZIONAMENTO DELLE SICURE.
- DOPO OGNI INTERVENTO SUL SISTEMA DI FRENATURA AZIONARE LA LEVA A MANO OSSIA IL PEDALE FRENO PER FAR ADERIRE LE PASTIGLIE AL DISCO E PER RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.

Controllo livello liquido freno posteriore

Il recipiente per freno a disco posteriore si trova al di sopra della pompa principale del freno. Il livello del liquido freni non deve scendere al di sotto della marcatura „MIN” con la moto in posizione verticale.

⚠ ATTENZIONE

SE IL LIVELLO DEL LIQUIDO FRENI SCENDE AL DI SOTTO DEL VALORE MINIMO, QUESTO INDICA PERDITE DEL SISTEMA DI FRENATURA O IL CONSUMO COMPLETO DELLE PASTIGLIE DEL FRENO CONSUMATE.

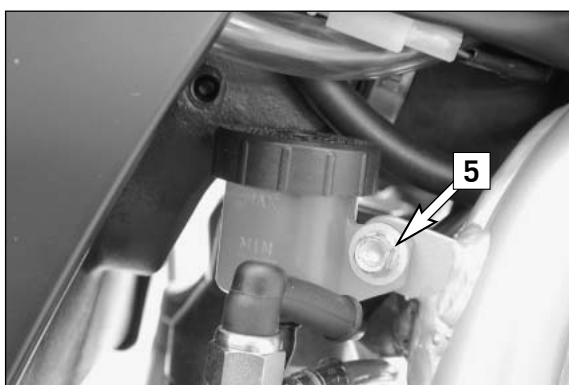
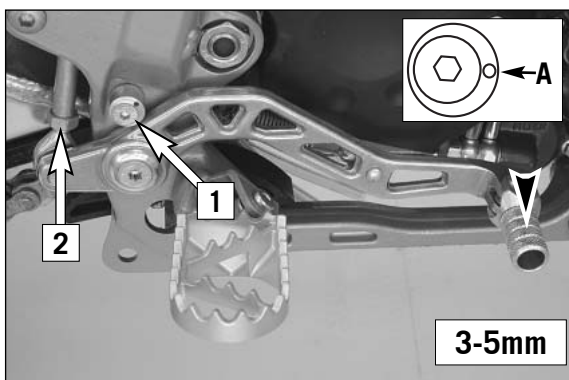
Rabbocco liquido freno posteriore *

Non appena il livello del liquido del freno raggiunge la tacca con l’indicazione “MIN” occorre provvedere al rabbocco.
Per avere un miglior accesso alla vaschetta del liquido freno, togliere anche la vite TE **[5]** e portare la vaschetta come illustrato verso l'esterno. Togliere il tappo a vite **[6]** col soffietto in gomma **[7]** e rabboccare il liquido del freno DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) fino alla marcatura „MAX“. Rimontare il soffietto in gomma ed il tappo a vite. Lavare via con acqua il liquido per freni che sia travasato o che si sia versato. Riavvitare la vaschetta del liquido freno al telaio facendo attenzione a sistemare il tubo di collegamento senza pieghe.

⚠ ATTENZIONE

- NON UTILIZZARE IN NESSUN CASO DEL LIQUIDO FRENI DOT5 ! SI TRATTA DI UN LIQUIDO PER FRENI A BASE DI OLIO DI SILICONE ED È COLOR PORPORA. ESSO RICHIEDE L’IMPIEGO DI GUARNIZIONI E TUBI SPECIALI.
- CONSERVATE IL LIQUIDO FRENI FUORI PORTATA DEI BAMBINI.
- IL LIQUIDO FRENI PUÒ PROVOCARE IRRITAZIONI PELLE. NON PORTATELO A CONTATTO CON LA PELLE O CON GLI OCCHI. SE DOVESSE SPRUZZARE DEL LIQUIDO FRENI NEGLI OCCHI, SCIACQUATE ACCURATAMENTE CON ACQUA E CONSULTATE UN MEDICO.

! AVVERTIMENTO

- NON PORTARE IL LIQUIDO FRENI A CONTATTO CON PARTI VERNICIATE, IL LIQUIDO FRENI CORRODE LA VERNICE !
- UTILIZZATE SOLO LIQUIDO FRENI PULITO DA UN CONTENITORE A TENUTA ERMETICA.

Modifica posizione base del pedale freno *

La posizione base del pedale freno può essere variata agendo sul rullino di fermo **[1]**, la regolazione della corsa a vuoto va effettuata invece con l'astina di comando pompa **[2]**.
La corsa a vuoto della leva deve essere di 3-5 mm, misurata sul pedale; solo allora l'astina di comando deve muovere il pistoncino nel cilindro freno posteriore (percepibile alla maggior resistenza del pedale freno).
Per evitare che il rullo d'arresto si giri al serraggio, potete tener contro con una chiave a brugola inserita nell'apposito foro **[A]**.

! AVVERTIMENTO

SE NON VI È MQUESTA CORSA A VUOTO, SI SVILUPPA DELLA PRESSIONE NEL SISTEMA DI FRENATURA E DI CONSEGUENZA LE PASTIGLIE COMINCIANO A SFREGARE. IL SISTEMA DI FRENATURA SI SURRISCALDA E NEL CASO ESTREMO IL SUO FUNZIONAMENTO PUÒ VENIRE A MANCARE COMPLETAMENTE.

Controllo pastiglie freno posteriore

Le pastiglie del freno vanno controllate dal lato posteriore. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

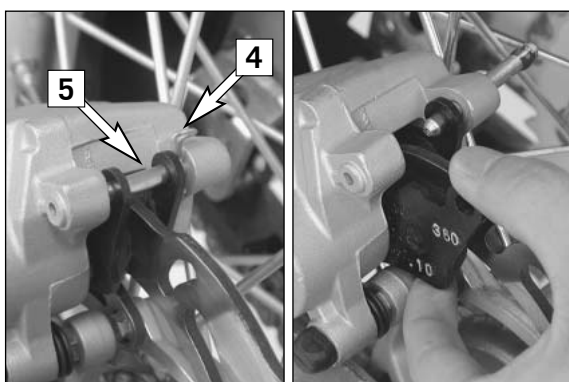
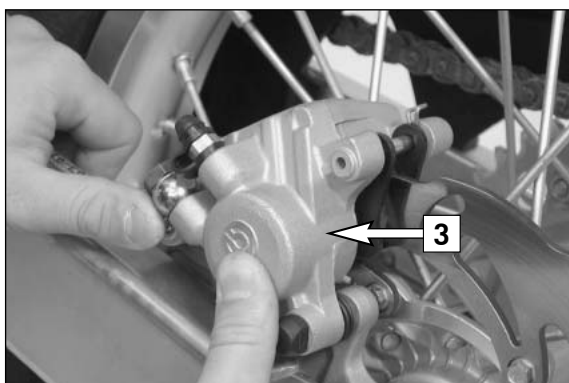
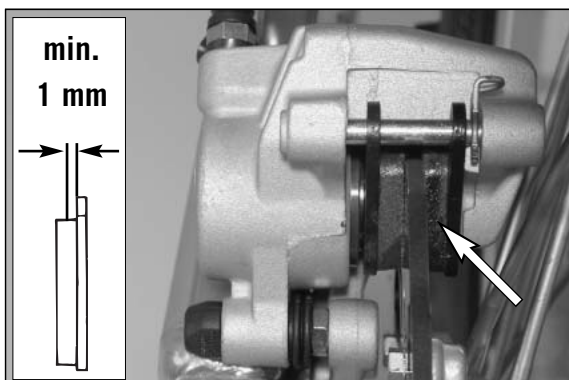
⚠ ATTENZIONE

AL PUNTO PIÙ SOTTILE LO SPESSORE DELLE PASTIGLIE DEI FRENI NON DEVE ESSERE INFERIORE 1 MM, ALTRIMENTI SI POTREBBE VERIFICARE UN GUASTO AI FRENI. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA PROPRIA SICUREZZA FATE PERCIÒ SOSTITUIRE IN TEMPO LE PASTIGLIE.

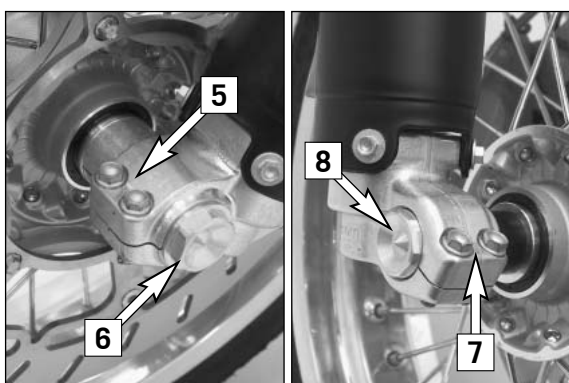
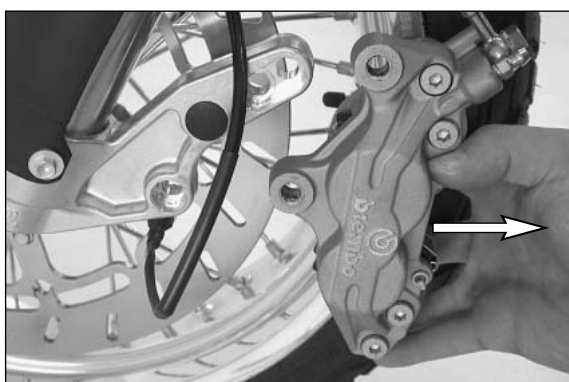
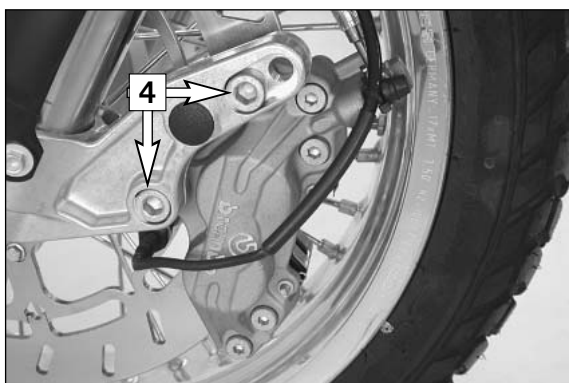
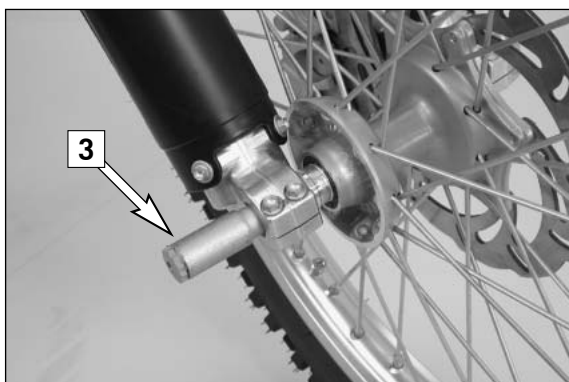
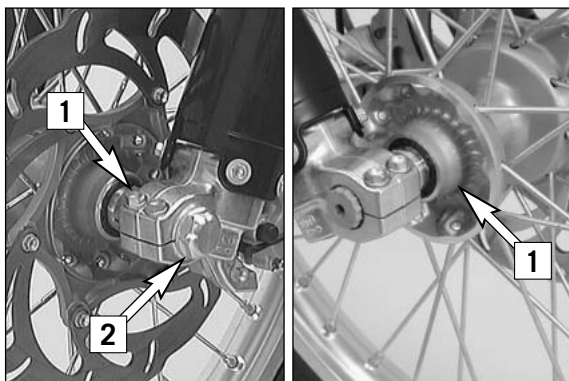
! AVVERTIMENTO

SE LE PASTIGLIE DEL FRENO VENGONO SOSTITUITE TROPPO TARDI COSICCHÈ ESSE RISULTANO PARZIALMENTE O COMPLETAMENTE CONSUMATE, LE PARTI IN ACCIAIO DELLE PASTIGLIE SFREGANO SUL DISCO. CIÒ COMPORTA UNA NOTEVOLE DIMINUTIONE DELL'EFFETTO FRENATE ED IL DETERIORAMENTO DEL DISCO DEL FRENO.

Sostituzione pastiglie freno posteriore *

Spingere la pinza freno **[3]** verso la corona, affinché il pistoncino giunga nella sua posizione base. Togliere i fermi **[4]**, sfilare i perni **[5]** e togliere le pastiglie freno. Pulire accuratamente la pinza freno con aria compressa e controllare che non siano danneggiati i manicotti dei perni di guida.

Spingere la pastiglia sinistra nella pinza freno e fissarla con il perno. Introdurre la pastiglia destra e spingere il perno fino all'arresto nella pinza freno. Montare i fermi **[4]**.

⚠ ATTENZIONE

- IL DISCO DEL FRENO VA MANTENUTO SEMPRE PERFETTAMENTE PULITO DA OLIO E GRASSO, IN CASO CONTRARIO VERREBBE FORTEMENTE RIDOTTO L'EFFETTO FRENANTE.
- DOPO IL MONTAGGIO CONTROLLARE IL CORRETTO POSIZIONAMENTO DELLE SICURE.
- DOPO OGNI INTERVENTO SUL SISTEMA DI FRENATURA AZIONARE LA LEVA A MANO OSSIA IL PEDALE FRENO PER FAR ADERIRE LE PASTIGLIE AL DISCO E PER RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.

Smontaggio e montaggio ruota anteriore (SXC)

Posizionare la moto con il telaio su un cavalletto di modo che la ruota anteriore non tocchi più terra.
Allentare le due viti morsetto **[1]** del mozzo sinistro del perno della ruota. Allentare il dado a colletto **[2]**, e solo allora allentare le viti morsetto **[1]** del mozzo destro del perno della ruota.
Sostenendo la ruota anteriore, estrarre il perno della ruota **[3]**.

! AVVERTIMENTO

- NON AZIONARE IL FRENO A MANO QUANDO LA RUOTA ANTERIORE È SMONTATA.
- APPOGGIATE LA RUOTA SEMPRE CON IL DISCO FRENO IN ALTO PER EVITARE DI DANNEGGIARLO.

Per il rimontaggio della ruota anteriore inserire questa nella forcella, posizionarla correttamente e montare il perno ruota.
Montare il dado flangiato **[2]**, serrare le viti di serraggio **[1]** al fondello forcella destro per impedire che il perno ruota si giri e serrare il dado flangiato con 40 Nm.
Allentare le viti morsetto del mozzo destro del perno della ruota, rimuovere la motocicletta dal cavalletto, azionare il freno anteriore e far affondare con forza alcune volte la forcella per allineare le forcelle.
Solo allora serrare le viti morsetto dei due mozzi del perno della ruota con 15 Nm.

⚠ ATTENZIONE

- SE AL MONTAGGIO NON DISPONETE DI UNA CHIAVE DINAMOMETRICA, FATE CORREGGERE LA COPPIA DI SERRAGGIO AL PIÙ PRESTO POSSIBILE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM. UN PERNO RUOTA ALLENTATO PUÒ COMPORTARE UN COMPORTAMENTO DI GUIDA INSTABILE DELLA MOTO.
- DOPO AVER MONTATO LA RUOTA POSTERIORE AZIONATE SEMPRE IL FRENO A PEDALE FINO A RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.
- IL DISCO DEL FRENO VA MANTENUTO SEMPRE PERFETTAMENTE PULITO DA OLIO E GRASSO. IN CASO CONTRARIO L'EFFETTO FRENANTE VERREBBE NOTEVOLMENTE RIDOTTO.

Smontaggio e montaggio ruota anteriore (SMC)

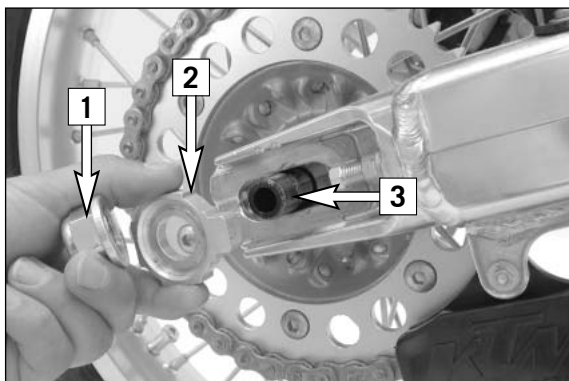
Posizionare la moto con il telaio su un cavalletto di modo che la ruota anteriore non tocchi più terra.
Per smontare la pinza del freno anteriore rimuovere le due viti **[4]** ed estrarre la pinza del freno dal disco del freno.
Allentare le due viti morsetto **[5]** del mozzo sinistro del perno della ruota. Allentare il dado a colletto **[6]**, e solo allora allentare le viti morsetto **[7]** del mozzo destro del perno della ruota.
Sostenendo la ruota anteriore, estrarre il perno della ruota **[8]**.
AVVERTENZA:
Il perno ruota si sfila più facilmente, se lo si gira leggermente con moto alternativo con una chiave ad anello (apertura 27 mm).
Levare con cautela la ruota anteriore dalla forcella.

! AVVERTIMENTO

- NON AZIONARE IL FRENO A MANO QUANDO LA RUOTA ANTERIORE È SMONTATA.
- APPOGGIATE LA RUOTA SEMPRE CON IL DISCO FRENO IN ALTO PER EVITARE DI DANNEGGIARLO.

Per il rimontaggio della ruota anteriore inserire questa nella forcella, posizionarla correttamente e montare il perno ruota.
Montare il dado flangiato **[6]**, serrare le viti di serraggio **[7]** al fondello forcella destro per impedire che il perno ruota si giri e serrare il dado flangiato con 40 Nm.
Dopo avere montato la ruota anteriore, pulire con un prodotto specifico spingere la filettatura delle due viti **[4]** ed applicare Loctite 243, montare le viti e serrarle con 40 Nm.
Allentare le viti morsetto del mozzo destro del perno della ruota, rimuovere la motocicletta dal cavalletto, azionare il freno anteriore e far affondare con forza alcune volte la forcella per allineare le forcelle.
Solo allora serrare le viti morsetto dei due mozzi del perno della ruota con 15 Nm.

⚠ ATTENZIONE

- SE AL MONTAGGIO NON DISPONETE DI UNA CHIAVE DINAMOMETRICA, FATE CORREGGERE LA COPPIA DI SERRAGGIO AL PIÙ PRESTO POSSIBILE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM. UN PERNO RUOTA ALLENTATO PUÒ COMPORTARE UN COMPORTAMENTO DI GUIDA INSTABILE DELLA MOTO.
- DOPO AVER MONTATO LA RUOTA POSTERIORE AZIONATE SEMPRE IL FRENO A PEDALE FINO A RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.
- IL DISCO DEL FRENO VA MANTENUTO SEMPRE PERFETTAMENTE PULITO DA OLIO E GRASSO. IN CASO CONTRARIO L'EFFETTO FRENANTE VERREBBE NOTEVOLMENTE RIDOTTO.
- ASSICURARE LE VITI 1 CON LOCTITE 243.

Smontaggio e montaggio della ruota posteriore

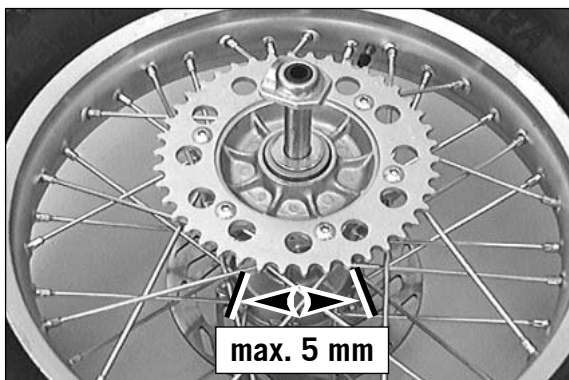
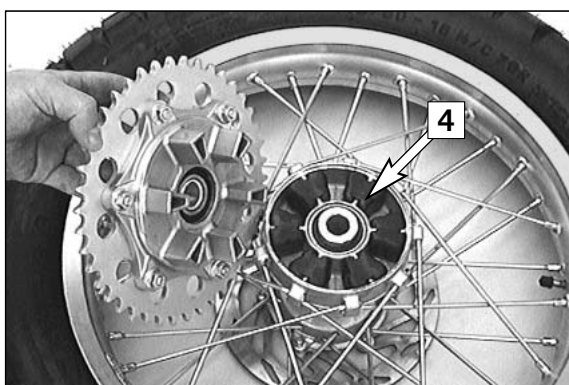
Mettere il motociclo sul cavalletto centrale, affinché la ruota posteriore non tocchi il suolo.
Svitare il dado a colletto **[1]**, togliere i tendicatena **[2]** e tenendo ferma la ruota posteriore, estrarre il perno ruota **[3]** fino a tal punto che la ruota posteriore è libera, ma il supporto della pinza del freno viene ancora tenuto. Spingere la ruota posteriore più avanti possibile, togliere la catena dal pignone e prelevare con cautela la ruota posteriore dal forcellone.

! AVVERTIMENTO

- NON AZIONARE IL FRENO A PEDALE QUANDO LA RUOTA POSTERIORE È SMONTATA.
- APPOGGIATE LA RUOTA SEMPRE CON IL DISCO FRENO IN ALTO PER EVITARE DI DANNEGGIARLO.
- QUANDO VIENE SMONTATO IL PERNO RUOTA OCCORRE PULIRE ACCURATAMENTE LE FILETTATURE DEL PERNO RUOTA E DEL DADO A COLLETTO E REINGRASSARLE PER EVITARE UN GRIPPAGGIO DELLE FILETTATURE (MOTOREX LONG TERM 2000).

Per il montaggio si proceda in senso inverso. Prima di serrare il dado a colletto con 80 Nm spingere in avanti la ruota posteriore affinché i tendicatena siano a contatto con le viti di serraggio.

⚠ ATTENZIONE

- SE AL MONTAGGIO NON DISPONETE DI UNA CHIAVE DINAMOMETRICA, FATE CORREGGERE LA COPPIA DI SERRAGGIO AL PIÙ PRESTO POSSIBILE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM. UN PERNO RUOTA ALLENTATO PUÒ COMPORTARE UN COMPORTAMENTO DI GUIDA INSTABILE DELLA MOTO.
- DOPO AVER MONTATO LA RUOTA POSTERIORE AZIONATE SEMPRE IL FRENO A PEDALE FINO A RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.
- IL DISCO DEL FRENO VA MANTENUTO SEMPRE PERFETTAMENTE PULITO DA OLIO E GRASSO. IN CASO CONTRARIO L'EFFETTO FRENANTE VERREBBE NOTEVOLMENTE RIDOTTO.

Controllo gomme di ammortizzamento del mozzo ruota posteriore (SMC) *

I modelli LC4 hanno il mozzo della ruota posteriore dotato di parastrappi. La potenza del motore viene trasmessa sulla ruota posteriore dal pignone catena mediante 6 gomme di ammortizzamento **[4]**. Queste 6 gomme di ammortizzamento si usurano con l'uso. Quando la ruota posteriore è smontata, approfitare dell'occasione per controllare l'usura di queste gomme.

Per far questo, appoggiare la ruota posteriore con il pignone in alto su un banco di lavoro ed inserire il perno ruota nel mozzo. Ora tenere ferma la ruota e cercare di girare il pignone. Misurando dall'esterno, il pignone deve farsi girare al massimo di 5 mm. Se il gioco è maggiore, si devono sostituire tutte le 6 gomme di ammortizzamento.
Controllare le gomme di ammortizzamento anche per quanto riguarda eventuali danni ed insudiciamenti.

! AVVERTIMENTO

SE LE GOMME NON VENGONO SOSTITUITE IN TEMPO, IL DISPOSITIVO DI TRASCINAMENTO DEL PIGNONE CATENA ED IL MOZZO DELLA RUOTA POSTERIORE VENGONO DANNEGGIATI. SOSTITUIRE SEMPRE TUTTE LE 6 GOMME INSIEME.

Pneumatici, pressione pneumatici

Il tipo, lo stato e la pressione dei pneumatici condizionano il comportamento su strada della motocicletta e vanno pertanto controllati prima di ogni viaggio.
La misura dei pneumatici è indicata nei dati tecnici e nel libretto della moto.
Lo stato dei pneumatici deve essere controllato prima di ogni viaggio. Controllare i pneumatici verificando che non presentino tagli, chiodi conficcati o altri oggetti appuntiti.
Riguardo alla profondità minima del profilo rispettate le normative vigenti nel vostro paese. Noi raccomandiamo di cambiare i pneumatici al più tardi quando il profilo ha raggiunto una profondità di 2 mm.
La pressione d'aria dei pneumatici va controllata regolarmente a pneumatici „freddi“. La corretta regolazione della pressione garantisce ottimale confort di viaggio e massima durata del pneumatico.

PRESSIONE PNEUMATICI SXC		
	anteriore	posteriore
Fuori strada	1,0 - 1,5 bar	1,0 - 1,5 bar
Strada	1,8 bar	2,0 bar

PRESSIONE PNEUMATICI SMC		
	anteriore	posteriore
Supermoto	1,5 bar	1,6 bar
Strada	2,0 - 2,2 bar	2,2 - 2,4 bar

⚠ ATTENZIONE

- FAR MONTARE ESCLUSIVAMENTE PNEUMATICI AUTORIZZATI DALLA KTM. PNEUMATICI DIVERSI POSSONO CONDIZIONARE NEGATIVAMENTE IL COMPORTAMENTO SU STRADA DELLA MOTOCICLETTA.
- PER LA RUOTA ANTERIORE E PER LA RUOTA POSTERIORE UTILIZZARE PNEUMATICI DELLA STESSA MARCA E DELLO TIPO.
- PER GARANTIRE LA VOSTRA INCOLUMITÀ, PNEUMATICI DANNEGGIATI VANNO SOSTITUITI IMMEDIATAMENTE.
- PNEUMATICI LISCI CONDIZIONANO NEGATIVAMENTE IL COMPORTAMENTO SU STRADA DEL MOTOCICLO, SOPRATTUTTO SU CARREGGIATA BAGNATA.
- UNA PRESSIONE INSUFFICIENTE COMPORTA UN'USURA ANOMALA ED IL SURRISCALDAMENTO DEL PNEUMATICO.

Controllo tensione raggi

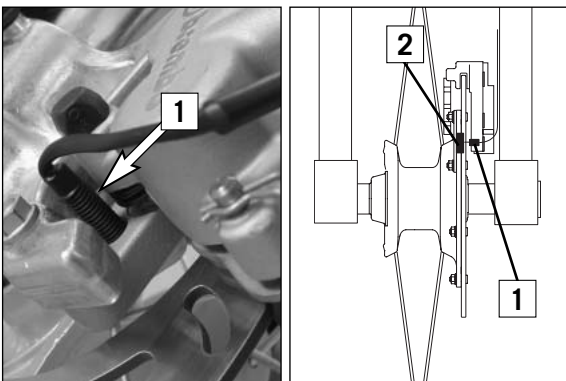
Una corretta tensione dei raggi è molto importante per la stabilità della ruota e quindi per la sicurezza su strada. Un raggio insufficientemente teso comporta lo squilibrio della ruota ed in breve tempo l'allentamento di altri raggi. Controllare regolarmente la tensione dei raggi, particolarmente su motociclette nuove. A tal fine colpire brevemente ogni raggio con la punta di un cacciavite (vedi foto): il raggio dovrà produrre un suono chiaro. Suoni cupi invece significano raggi lenti. In tal caso occorrerà far registrare i raggi in un'officina specializzata e far centrare la ruota.

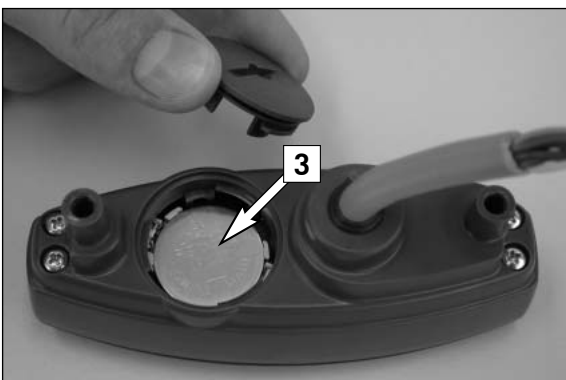
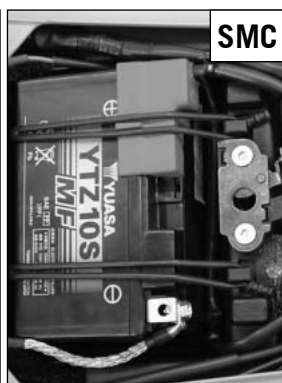
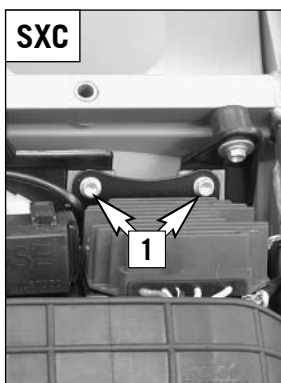
⚠ ATTENZIONE

- SE PROSEGUITE IL VIAGGIO CON RAGGI INSUFFICIENTEMENTE TESI, I RAGGI POSSONO STRAPPARSI CAUSANDO UN'INSTABILE TENUTA DI STRADA.
- RAGGI ECCESSIVAMENTE TESI SI POSSONO STRAPPARE A CAUSA DI UN SOVRACCARICOLOCALE. I RAGGI DEVONO ESSERE TESI CON UNA COPPIA DI SERRAGGIO DA 4 NM (3,0 - 6,0 NM).

Controllo/regolazione distanza del sensore magnetico

La distanza fra magnete **[2]** e sensore **[1]** deve essere di 2-4 mm. In caso contrario possono verificarsi irregolarità di funzionamento del tachimetro.

Questa distanza può essere corretta girando dentro o fuori il sensore **[1]**.

Batteria per il tachimetro digitale

Per evitare che vadano perse le impostazioni del tachimetro quando viene scollegata la batteria del veicolo, è possibile inserire un'ulteriore batteria per il tachimetro.
A questo scopo togliere la mascherina portafaro e smontare il tachimetro elettronico. Togliere la chiusura a vite **[3]**, inserire la batteria (tipo Duracell CR 2430) con la scritta in alto e rimontare la chiusura a vite.

Batteria (SXC)

La batteria si trova sotto la sella e non richiede manutenzione.
Non è necessario controllare il livello dell'elettrolita o rabboccare con acqua.
Bisogna soltanto tenere puliti i poli della batteria e, se necessario, ingrassarli leggermente con grasso priv o di acidi.

Smontaggio batteria:
Togliere le viti **[1]** ed orientare a lato la piastra di supporto con il regolatore della tensione.
Staccare dalla batteria prima il polo negativo poi quello positivo.
Togliere la batteria.
Al rimontaggio collegare il polo negativo per ultimo alla batteria.

Batteria (SMC)

La batteria si trova sotto la sella e non richiede manutenzione.
Non è necessario controllare il livello dell'elettrolita o rabboccare con acqua.
Bisogna soltanto tenere puliti i poli della batteria e, se necessario, ingrassarli leggermente con grasso priv o di acidi.

⚠ ATTENZIONE

- SE PER QUALUNQUE MOTIVO CI DOVESSE ESSERE UNA FUORIUSCITA DI ELETTROLITA (ACIDO SOLFORICO) DALLA BATTERIA, SI RACCOMANDA LA MASSIMA PRECAUZIONE. L'ELETTROLITA PUÒ PROVOCARE GRAVI USTIONI.
- AL CONTATTO CON LA PELLE SCIACQUARE ABBONDANTEMENTE CON ACQUA.
- SE DELL'ELETTROLITA ENTRA NEGLI OCCHI, SCIALCQUARE ALMENO PER 15 MINUTI CON ACQUA E CONSULTARE SUBITO UN MEDICO.
- BENCHÉ SI TRATTI DI UNA BATTERIA CHIUSA. É POSSIBILE CHE FUORIESCANO DEI GAS ESPLOSIVI. TENERE SCINTILLE O FIAMME APERTE LONTANE DALLA BATTERIA.
- TENERE BATTERIE DIFETTOSE FUORI DALLA PORTATA DI BAMBINI E PROVVEDERE AD UN REGOLARE SMALTIMENTO.

! AVVERTIMENTO

- IL LISTELLO DI CHIUSURA **[2]** NON VA ASSOLUTAMENTE TOLTO, PERCHÉ ALTRIMENTI ASSO VERREBBE DANNEGGIATO.
- IN NESSUN CASO STACCARE LA BATTERIA A MOTORE ACCESO, PERCHÉ ALTRIMENTI IL REGOLATORE-RADDRIZZATORE VERREBBE DISTRUTTO.
- LA BATTERIA DEVE ESSERE MONTATA CON I POLI DAVANTI (COME NELLA FIGURA), SE VIENE MONTATA AL CONTRARIO, È POSSIBILE CHE FUORIESCA DELL'ELETTROLITO!

CONSERVAZIONE:
Se la motocicletta viene tenuta ferma per molto tempo, smontare la batteria e caricarla. Tenere a magazzino ad una temperatura di 0- 35°C al riparo da luce solare diretta.

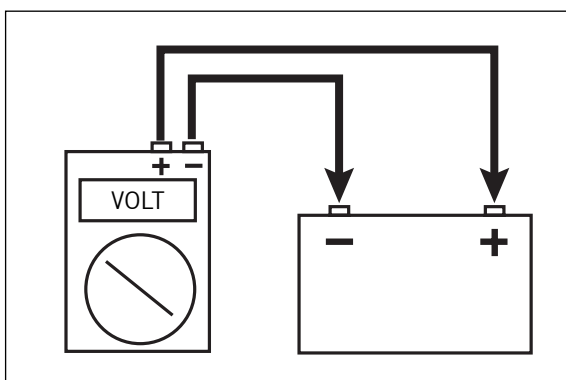
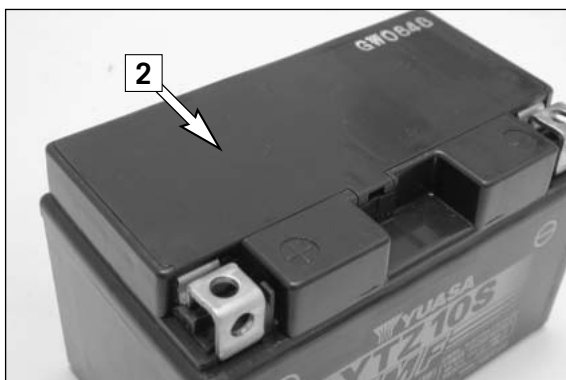
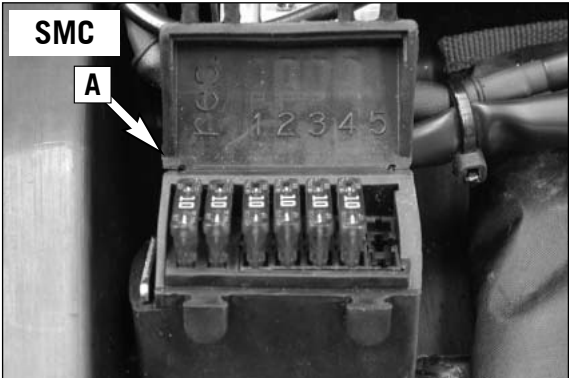
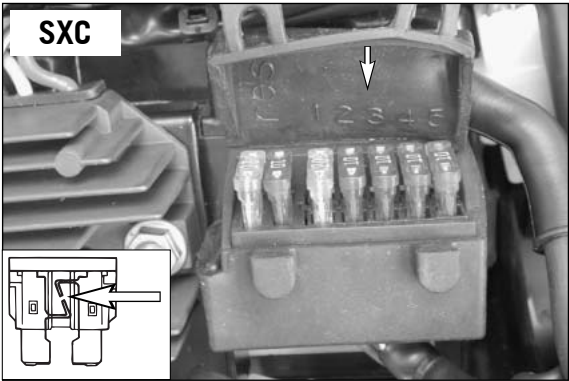
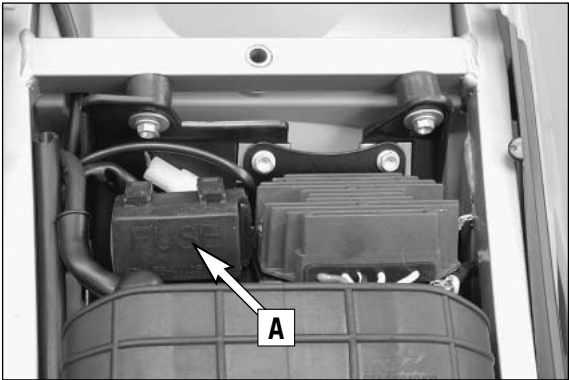
Carica batteria

AVVERTENZA: Presso il vostro concessionario KTM è disponibile un caricabatterie con il cod.art. 58429074000.
Con questo caricabatterie potete misurare, inoltre, la tensione di riposo, la capacità di avviamento della batteria e la potenza del generatore.

Smontare la batteria e determinare lo stato di carica. A questo scopo misurare con un voltmetro la tensione fra i poli della batteri a (tensione di riposo). Per ottenere una misurazione esatta, prima della misurazione la batteria non deve essere né caricata né scaricata per almeno 30 minuti.
Se la tensione supera 12,4 V, non è necessario caricarla.
Se invece è inferiore a 12,4 V, è consigliabile ricaricarla.

RICARICA:
Ricaricare la batteria per 5 fino a max. 10 ore con 0,9 ampere e max. 14,4 volt. Con una ricarica rapida la batteria dovrebbe essere caricata, per non più di 1 ora, con 4,5 ampere e max. 14,4 volt.

! AVVERTIMENTO

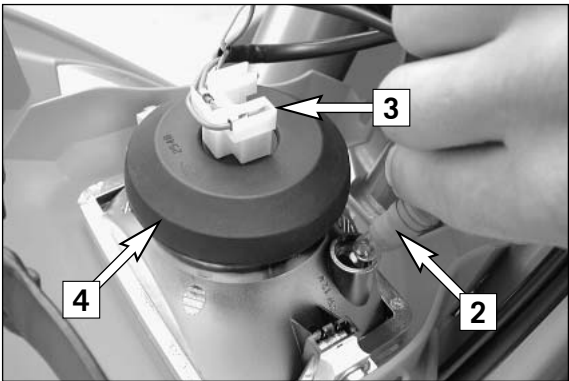
- SE NON È POSSIBILE DETERMINARE LO STATO DI CARICA, LA BATTERIA PUÒ ESSERE RICARICATA PER 5 FINO A MAX. 10 ORE CON 0,9 AMPERE E MAX. 14,4 VOLT.
- PER LA CARICA COLLEGARE PRIMA LA BATTERIA AL CARICA-BATTERIE, POI ACCENDERE IL CARICA-BATTERIE.
- ALLA CARICA IN LOCALI CHIUSI PROVVEDERE AD UNA BUONA AERAZIONE. DURANTE LA CARICA LA BATTERIE PRODUCE GAS ESPLOSIVI.
- SE LA BATTERIA VIENE CARICATA PER TROPPO TEMPO O CON UNA TENSIONE TROPPO ALTA FUORIESCE DELL'ELETTROLITA ATTRAVERSO LE VALVOLE DI SICUREZZA. COSÌ LA BATTERIA PERDE CAPACITÀ.
- TRALASCIARE POSSIBILMENTE DELLE CARICHE VELOCI.
- IL LISTELLO DI CHIUSURA NON VA ASSOLUTAMENTE RIMOSSO, PERCHÉ ALTRIMENTI ESSO VIENE DANNEGGIATO.

Fusibili

La scatola dei fusibili **[A]** si trova sotto la sella.
Per togliere e rimontare la sella vedi "Smontaggio sella".
I fusibili sono numerati sul lato interno della scatola dei fusibili.
I fusibili contrassegnati con "RES" sono fusibili di scorta.

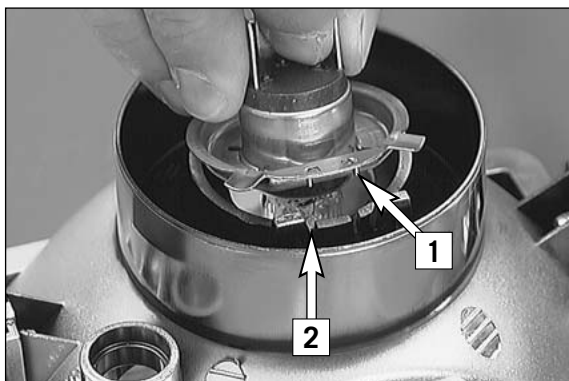
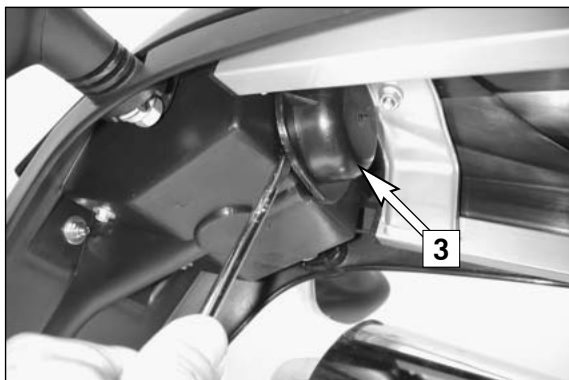
FUSIBILI	SMC	SXC
1	10 ampere – tachimetro elettronico – condensatore	20 ampere sono protette tutte le utenze elettriche.
2	10 ampere – accensione – sistema di avviamento	10 ampere – tachimetro elettronico – condensatore
3	10 ampere – indicatori di direzione – luce posteriore di stop – avvisatore acustico	10 ampere – accensione – sistema di avviamento
4	10 ampere – faro – luce di posizione	10 ampere – indicatori di direzione – luce posteriore di stop – avvisatore acustico
5	–	10 ampere – faro – luce di posizione

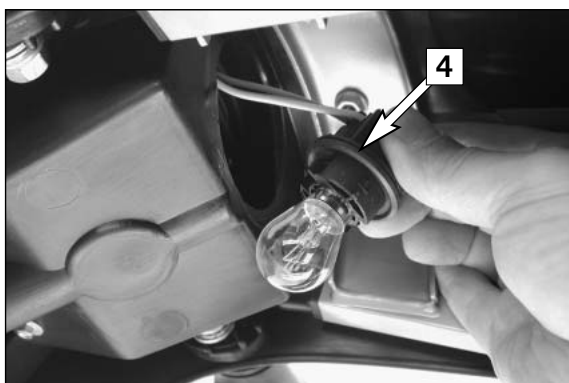
Un fusibile bruciato deve essere sostituito esclusivamente con un altro equivalente. Se anche il nuovo fusibile dovesse bruciarsi una volta montato, rivolgersi assolutamente ad un'officina specializata KTM.

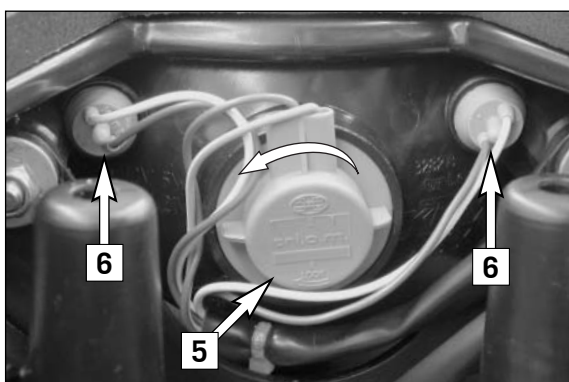
! AVVERTIMENTO

NON MONTARE IN NESSUN CASO UN FUSIBILE CON MAGGIORE POTENZA O TENTARE DI "AGGIUSTARE" LO STESSO FUSIBILE. TRATTAMENTI NON APPROPRIATI POTREBBERO CAUSARE IL GUASTO DELL'INTERO IMPIANTO ELETTRICO.

Sostituzione lampadina faro / lampadina luce di posizione

Staccare entrambi gli elastici **[1]** e spostare in avanti la mascherina portafaro.

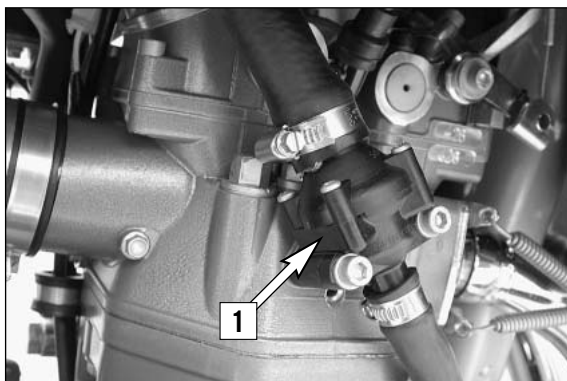
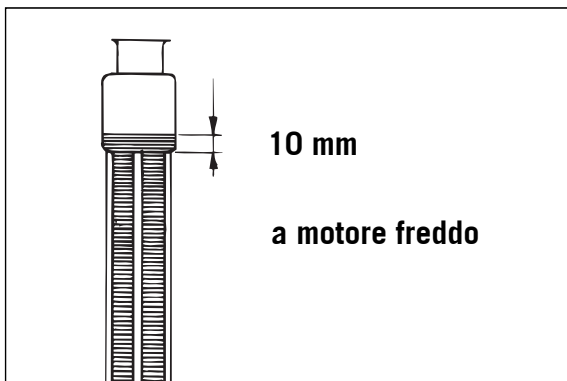
Estrarre con cautela la lampadina luce di posizione completa di portalampada **[2]** dalla parabola.
Staccare la spina **[3]** dalla lampadina faro e togliere la calotta di gomma **[4]**.
Sganciare la staffetta di fissaggio e togliere la lampadina dalla parabola. Per sostituire la lampadina luce di posizione, sfilarla semplicemente dal portalampada.

Inserire la lampadina nuova in modo che i naselli **[1]** s'innestino nelle rientranze **[2]**. Non toccare il bulbo di vetro della lampadina affinché rimanga privo di grasso. Riagganciare la staffetta di fissaggio, rimontare la calotta di gomma e la spina.
Se dovesse essere sostituita la lampadina luce di posizione, infilarla semplicemente nel portalampada. Rimontare quindi la lampadina luce di posizione completa di portalampada.
Riagganciare la mascherina portafaro alle spine di supporto e fissarla con i due elastici.

Sostituzione lampadina fanalino posteriore (SXC)

Togliere il tappo di chiusura **[3]** al lato inferiore del portatarga.

Girare il portalampada **[4]** di ca. 30° in senso antiorario ed estrarlo dal fanalino.
Premere leggermente la lampadina, girarla di ca. 45° in senso antiorario ed estrarla dal portalampada.
Il montaggio avviene in ordine inverso.

AVVERTENZA: Poiché sulla coda del veicolo le lampadine sono sottoposte ad elevate vibrazioni, presso il vostro concessionario KTM sono disponibili lampadine più resistenti.

Sostituzione lampadina fanalino posteriore (SMC)

Smontaggio sella.
Premere leggermente la lampadina **[5]**, girarla di ca. 30° in senso antiorario ed estrarla dal portalampada.

Estrarre con cautela la lampadina luce di posizione completa di portalampada **[6]** dalla parabola.

Il montaggio avviene in ordine inverso.

Controllo livello liquido di raffreddamento

A motore freddo il livello del liquido di raffreddamento dovrebbe trovarsi ca. 10 mm al di sopra delle lamelle del radiatore (vedi disegno). Se prima il liquido di raffreddamento è stato scaricato, riempire il sistema di raffreddamento e poi rabboccare a motore acceso.

Raffredamento

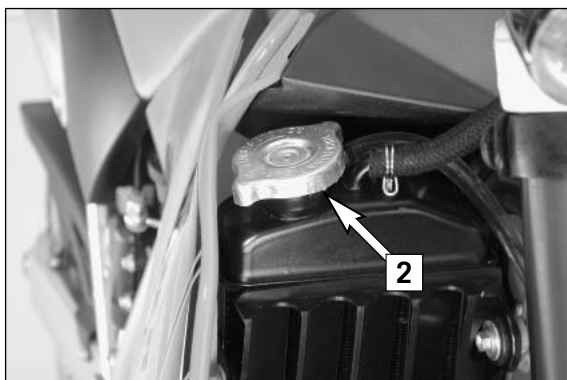
La pompa dell'acqua alloggiata nel motore induce una circolazione forzata del liquido di raffreddamento. A motore freddo il liquido di raffreddamento circola solo nel cilindro e nella testa cilindro. Dopo che il motore ha raggiunto la sua temperatura d'esercizio (circa 70 °C), il termostato **[1]** si apre e il liquido di raffreddamento viene pompato anche attraverso i radiatori in alluminio.
Il raffreddamento avviene attraverso il vento contrario, più la velocità è bassa, minore è l'effetto di raffreddamento. Anche alette del radiatore sporche diminuiscono l'effetto di raffreddamento.

625 SMC:
La pressione causata dall'elevata temperatura del liquido viene regolata da una valvola sul tappo del radiatore; si possono raggiungere temperature prossime ai 120° C senza timore di inconvenienti.

⚠ ATTENZIONE

- CONTROLLATE IL LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO POSSIBILMENTE A MOTORE FREDDO. SE DOVETE TOGLIERE IL TAPPO DEL RADIATORE 4 A MOTORE CALDO, COPRITELO CON UN PANNO ED APRITELO LENTAMENTE PER SCARICARE LA SOVRAPPRESSIONE. ATTENZIONE, PERICOLO DI SCOTTATURE !
- NON STACCARE I MANICOTTI DEL RADIATORE A MOTORE CALDO. IL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO ED IL VAPORE CALDI CHE FUORIESCONO, POSSONO CAUSARE USTIONI GRAVI.
- IN CASO DI USTIONI TENETE SUBITO LA PARTE INTERESSATA SOTTO ACQUA CORRENTE FREDDA.
- IL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO È TOSSICO ! CONSERVATELO QUINDI FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.
- IN CASO AVETE INGERITO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO, FATEVI SUBITO VISITARE DA UN MEDICO.
- SE DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO ENTRA NEGLI OCCHI, SCIACQUATE SUBITO CON ACQUA FREDDA E FATEVI VISITARE DA UN MEDICO.

⚠ ATTENZIONE

POSSIBILI CAUSE:
- GUIDA LENTA AD ALTO CARICO ED ALTA TEMPERATURA DELL'ARIA:
  AUMENTATE POSSIBILMENTE LA VELOCITÀ DI GUIDA PER FAR ARRIVARE PIÙ VENTO AI RADIATORI. SE CIONONOSTANTE LA SPIA NON SI SPEGNE DOPO 300 METRI, FERMATEVI SUBITO, SPEGNETE IL MOTORE E CERCATE ALTRE CAUSE.
- POCO LIQUIDO NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO:
  FATE RAFFREDDARE IL MOTORE E VERIFICATE L'EVENTUALE PRESENZA DI PERDITE NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO. CONTROLLATE ANCHE IL LIVELLO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO – ATTENZIONE, PERICOLO DI SCOTTATURE! UN PROSEGUIMENTO DEL VIAGGIO È CONSENTITO SOLO SE VI È ABBASTANZA LIQUIDO NEL SISTEMA. SI RACCOMANDA DI RECARSI QUANTO PRIMA AD UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM PER ELIMINARE IL GUASTO. CONTINUANDO LA MARCIA A SPIA DI AVVERTIMENTO ACCESA, SI PROVOCHERANNO DANNI AL MOTORE!
- LA VENTOLA AL RADIATORE SINISTRO NON FUNZIONA (SMC):
  AD UNA TEMPERATURA DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO DI 100°, LA VENTOLA DEVE GIRARE, SE L'ACCENSIONE È INSERITA. SE INVECE NON GIRA PUR ESSENDOCI ABBASTANZA LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO, POTETE PROSEGUIRE A CARICO MOTORE MOLTO RIDOTTO FINO ALL'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM PIÙ VICINA.
- USO CONTINUO DELLA FRIZIONE (LASCIANDOLA SLITTARE) A BASSA VELOCITÀ.

Come liquido di raffreddamento viene impiegata una miscela di anticongelante al 50% e di acqua distillata al 50%. Il limite della protezione anticongelamento deve però essere di almeno -25° C. Questa miscela offre oltre alla protezione contro il congelamento anche una buona protezione contro la corrosione e non dovrebbe quindi essere sostituita da acqua pura.

! AVVERTIMENTO

USARE SEMPRE PRODOTTI DI BUONA QUALITÀ (P.ES. MOTOREX ANTI-FREEZE) PER EVITARE L'INSORGERE DI CORROSIONE O LA FORMAZIONE DI SCHIUMA.

Pulizia filtro aria (SXC) *

Una pulizia regolare del filtro aria è molto importante per la durata del motore.

Per pulire il filtro aria togliere le viti **[1]** ed il coperchio cassafiltro. Sganciate la staffetta fissaggio filtro **[2]** e togliete il filtro aria **[3]** unitamente al supporto filtro **[4]** dalla cassafiltro.

Togliere il filtro dal supporto filtro e lavarlo con cura con uno speciale liquido detergente. Per la manutenzione professionale del filtro aria la Motorex offre prodotti non inquinanti (Motorex Bio Dirt Remover + Motorex Liquid Bio Power). Spremere leggermente il filtro – mai strizzarlo – e farlo asciugare. Oliare accuratamente il filtro aria asciutto con un olio per filtri di alta qualità e, massaggiando con le dita, impregnare l'intera superficie del filtro.
Pulire anche la cassafiltro ed il coperchio cassafiltro e verificare che il soffietto filtro non presenti dei danneggiamenti.

! AVVERTIMENTO

NON PULIRE IL FILTRO IN SCHIUMA CON BENZINA O PETROLIO CHE LO POSSONO CORRODERE. PER UNA CORRETTA MANUTENZIONE DEL FILTRO IN SCHIUMA, LA KTM CONSIGLIA L’USO DI PRODOTTI DELLA DITTA MOTOREX (BIO DIRT REMOVER E LIQUID BIO POWER) PER LA PULIZIA E PER LA LUBRIFICAZIONE.

Rimontare il filtro aria sul supporto filtro, posizionare l'assieme nella cassafiltro (facendo attenzione al corretto centraggio) e fissarlo con la staffetta fissaggio filtro. Controllare nuovamente la sede corretta del filtro aria e montare il coperchio cassafiltro.

! AVVERTIMENTO

- NON PULIRE IL FILTRO IN SCHIUMA CON BENZINA O PETROLIO CHE LO POSSONO CORRODERE. PER UNA CORRETTA MANUTENZIONE DEL FILTRO IN SCHIUMA, LA KTM CONSIGLIA L’USO DI PRODOTTI DELLA DITTA MOTOREX PER LA PULIZIA E PER LA LUBRIFICAZIONE.
- NON METTERE MAI IN FUNZIONE LA MOTOCICLETTA SENZA FILTRO ARIA. L'INFILTRAZIONE DI POLVERE E SPORCO PUÒ CAUSARE DANNI ED UN'ELEVATA USURA.
- SE IL FILTRO ARIA NON È MONTATO CORRETTAMENTE, POLVERE E SPORCO POSSONO GIUNGERE NEL MOTORE E PROVOCARE DEI DANNI.

Pulizia filtro aria (SMC) *

Smontare la sella e togliere il coperchio cassafiltro. Sganciare la staffetta fissaggio filtro **[5]**, orientarla indietro e togliere il filtro aria unitamente al supporto filtro dalla cassafiltro.

Togliere il filtro dal supporto filtro e lavarlo con cura con uno speciale liquido detergente. Per la manutenzione professionale del filtro aria la Motorex offre prodotti non inquinanti (Motorex Bio Dirt Remover + Motorex Liquid Bio Power). Spremere leggermente il filtro ñ mai strizzarlo ñ e farlo asciugare. Oliare accuratamente il filtro aria asciutto con un olio per filtri di alta qualità e, massaggiando con le dita, impregnare l'intera superficie del filtro. Pulire anche la cassafiltro ed il coperchio cassafiltro e verificare che il soffietto filtro non presenti dei danneggiamenti.

Montare il filtro aria sul supporto filtro **[6]**. Spalmare il lato superiore **[A]** del filtro aria con grasso per migliorare la tenuta. Montare il filtro aria unitamente al supporto filtro nella cassafiltro facendo attenzione al centraggio **[B]**, e fissare con la staffetta fissaggio filtro **[5]**.

! AVVERTIMENTO

- NON PULIRE IL FILTRO IN SCHIUMA CON BENZINA O PETROLIO CHE LO POSSONO CORRODERE. PER UNA CORRETTA MANUTENZIONE DEL FILTRO IN SCHIUMA, LA KTM CONSIGLIA L’USO DI PRODOTTI DELLA DITTA TWINAIR PER LA PULIZIA E PER LA LUBRIFICAZIONE.
- NON METTERE MAI IN FUNZIONE LA MOTOCICLETTA SENZA FILTRO ARIA. L'INFILTRAZIONE DI POLVERE E SPORCO PUÒ CAUSARE DANNI ED UN'ELEVATA USURA.
- SE IL FILTRO ARIA NON È MONTATO CORRETTAMENTE, POLVERE E SPORCO POSSONO GIUNGERE NEL MOTORE E PROVOCARE DEI DANNI.

Impianto di scarico (SXC)*

Per l'insonorizzazione i silenziatori in alluminio sono riempiti di lana di vetro. Far controllare questo riempimento regolarmente in un'officina specializzata KTM (vedi Tabella di Lubrificazione e Manutenzione). Col tempo le fibre del materiale fonoassorbente escono attraverso i fori del tubo forato all'esterno, il silenziatore „si brucia". Oltre ad un elevato livello sonoro si avrà così anche una variazione della caratteristica prestazionale. Presso le officine specializzate KTM è disponibile il materiale fonoassorbente adatto al rispettivo silenziatore. Per esperienza il pacco di lana di vetro anteriore **[1]** va sostituito più spesso del pacco posteriore **[2]**.
A questo scopo smontare il silenziatore dalla moto e togliere il tappo di chiusura anteriore **[3]**. Estrarre il pacco di lana di vetro anteriore unitamente al tubo interno **[4]** dal silenziatore. Pulire il tubo interno anteriore.
Spingere un nuovo pacco nel silenziatore. Ora spingere anche il tubo interno nel silenziatore e rimontare il tappo di chiusura.
Per la sostituzione del pacco di lana di vetro posteriore togliere prima il pacco anteriore ed il tubo interno. Perforare quindi i rivetti e togliere il terminale **[5]**.
Avvertenza:
Gli O-ring **[6]** vanno sostituiti ad ogni riparazione del silenziatore.
I pacchi di lana di vetro sono disponibili presso il vostro concessionario KTM.

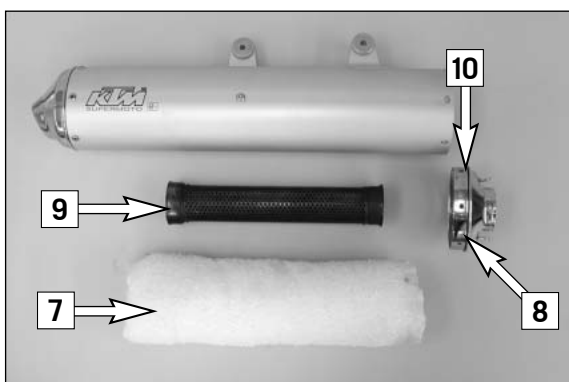
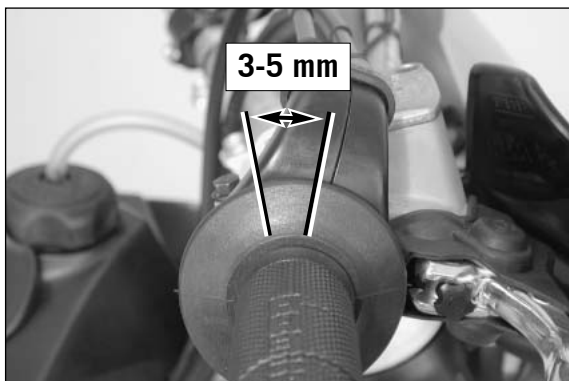
⚠ ATTENZIONE

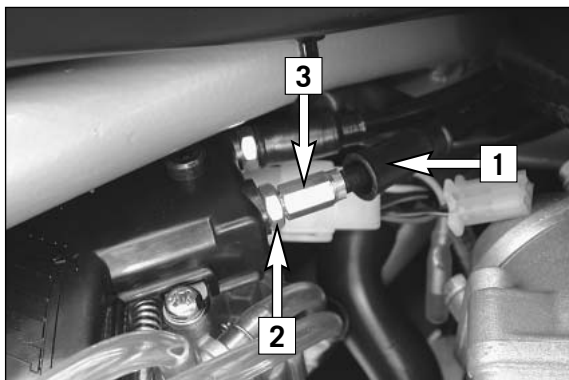
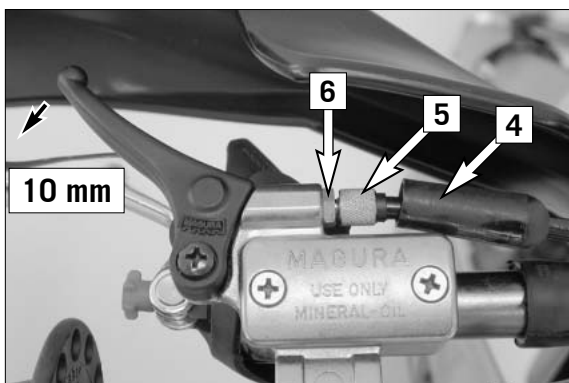
DURANTE IL FUNZIONAMENTO DELLA MOTOCICLETTA L'IMPIANTO DI SCAPPAMENTO DIVENTA MOLTO CALDO. INIZIATE I LAVORI SULL'IMPIANTO DI SCAPPAMENTO SOLO DOPO IL RAFFREDDAMENTO DELLO STESSO ONDE EVITARE BRUCIATURE.

Impianto di scarico (SMC) *

Per l'insonorizzazione i silenziatori della 625 SMC sono riempiti nella parte anteriore con lana di vetro e nella parte posteriore con una lastra fonoassorbente. Con l'effetto del calore la lana di vetro diventa sciolta. Ciò può comportare una perdità di potenza e riduce l'effetto insonorizzante del silenziatore. Pertanto è necessario sostituire solo la cartuccia di lana anteriore **[7]**.
A questo scopo smontare il silenziatore dalla moto e togliere il tappo di chiusura anteriore **[8]**. Estrarre la cartuccia di lana unitamente al tubo interno **[9]** dal silenziatore. Pulire il tubo interno anteriore.
Spingere una nuova cartuccia nel silenziatore. Ora spingere anche il tubo interno nel silenziatore e rimontare il tappo di chiusura.
Avvertenza:
Gli O-ring **[10]** vanno sostituiti ad ogni riparazione del silenziatore.
Far controllare questo riempimento regolarmente in un'officina specializzata KTM (vedi Tabella di Lubrificazione e Manutenzione). Col tempo le fibre del materiale fonoassorbente escono attraverso i fori del tubo forato all'esterno, il silenziatore „si brucia". Oltre ad un elevato livello sonoro si avrà così anche una variazione della caratteristica prestazionale. Presso le officine specializzate KTM è disponibile il materiale fonoassorbente adatto al rispettivo silenziatore.

⚠ ATTENZIONE

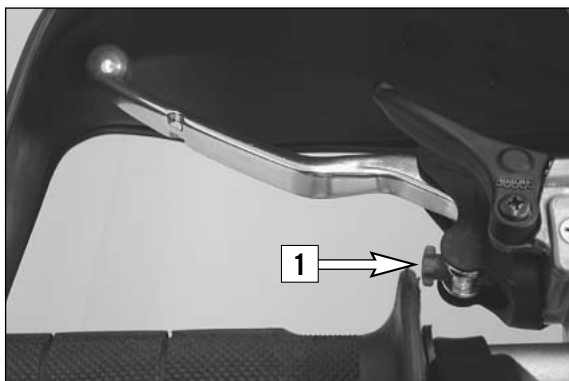
DURANTE IL FUNZIONAMENTO DELLA MOTOCICLETTA L'IMPIANTO DI SCAPPAMENTO DIVENTA MOLTO CALDO. INIZIATE I LAVORI SULL'IMPIANTO DI SCAPPAMENTO SOLO DOPO IL RAFFREDDAMENTO DELLO STESSO ONDE EVITARE BRUCIATURE.

Regolazione comando a cavo flessibile del gas *

Il comando gas dovrebbe avere sempre un gioco di 3-5 mm. Inoltre, a motore acceso, il numero di giri del minimo non deve variare quando si sterza fino all'arresto a destra ed a sinistra.

Per la regolazione dei cavi gas spingere indietro il cappuccio protettivo **[1]**, allentare il controdado **[2]** e girare adeguatamente la vite di registro **[3]**. Girando in senso antiorario la corsa a vuoto diminuisce. Girando in senso orario la corsa a vuoto aumenta.
Serrare il controdado e controllare la scorrevolezza della manopola comando gas. Rimontare serbatoio e sella.

Controllo regolazione comando a cavo flessibile di decompressione a mano*

Per il controllo mettere il pistone in compressione affinché siano chiuse le valvole. A questo scopo azionate lentamente il pedale di avviamento finché non sentite il clic di disinnesto del decompressore automatico. Ora si deve poter azionare la leva di decompressione di 10 mm, finché non si avverta una certa resistenza (le valvole di scarico iniziano ad aprirsi).
Per regolare: Spingere indietro il cappuccio protettivo **[4]**, allentare il controdado **[6]** e regolare in modo corrispondente la vite di regolazione **[5]**. Serrare il controdado e reinfilare il cappuccio protettivo.

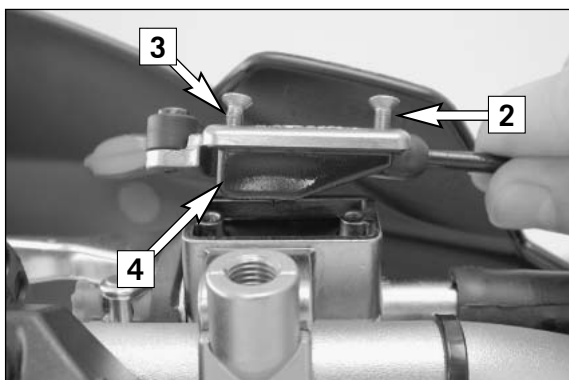
! AVVERTIMENTO

SE NON VI È CORSA A VUOTO ALLA LEVA DI DECOMPRESSIONE, CIÓ COMPORTA DANNEGGIAMENTI DEL MOTORE.

INDICAZIONE:
Il decompressore automatico non richiede nessuna regolazione.

Regolazione posizione base della leva frizione

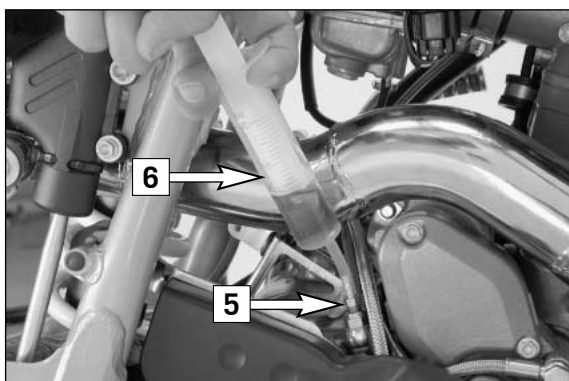
Con la vite di regolazione **[1]** la posizione base della leva frizione può essere individualmente regolata. Così può essere regolata la posizione ottimale della leva frizione per qualsiasi misura della mano.
Se la vite di regolazione viene girata in senso antiorario, la leva frizione si avvicina al manubrio. Se la vite di regolazione viene girata in senso orario, la leva frizione si allontana dal manubrio.

! AVVERTIMENTO

IL CAMPO DI REGOLAZIONE È LIMITATO. GIRARE LA VITE DI REGOLAZIONE SOLO MANUALMENTE SENZA SFORZARE.

Controllo livello olio della frizione idraulica

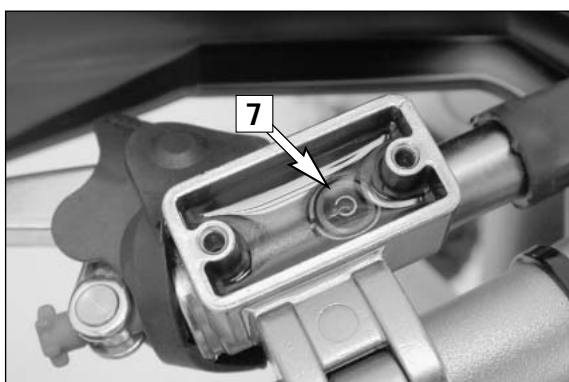
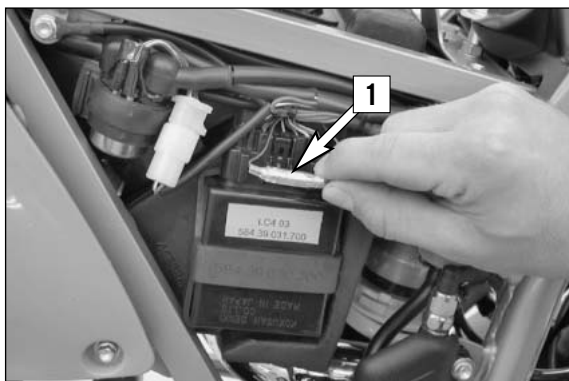
Per il controllo del livello olio nel cilindro pompa frizione va tolto il coperchio. A questo scopo rimuovere le viti **[2]** e togliere il coperchio **[3]** unitamente al soffietto di gomma **[4]**. A cilindro pompa frizione in posizione orizzontale il livello dell'olio dovrebbe trovarsi 4 mm sotto il bordo superiore. All'occorrenza rabboccare con olio idraulico biodegradabile SAE 10 (ad esempio Motorex Kupplungsfluid 75).Olio idraulico biodegradabile è disponibile dal vostro concessionario KTM (50 ml).

! AVVERTIMENTO

PER IL COMANDO IDRAULICO DELLA FRIZIONE LA KTM UTILIZZA OLIO IDRAULICO MINERALE BIODEGRADABILE. QUESTO OLIO NON DEVE ASSOLUTAMENTE ESSERE MISCHIATO CON UN ALTRO TIPO DI OLIO IDRAULICO. USATE SEMPRE L'OLIO IDRAULICO ORIGINALE KTM (DISPONIBILE PRESSO LA VOSTRA OFFICINA SPECIALIZZATA KTM), SOLO COSÌ PUÒ ESSERE GARANTITA LA FUNZIONE OTTIMALE DEL COMANDO FRIZIONE. IN NESSUN CASO IMMETTERE LIQUIDO PER FRENI.

Spurgo frizione idraulica

Per lo spurgo va tolto il coperchio del cilindro comando frizione. A questo scopo rimuovere le viti **[2]** e togliere il coperchio **[3]** unitamente al soffietto di gomma **[4]**. Al cilindro pompa frizione togliere il nipplo di sfiato **[5]**. Al suo posto montare la siringa di spurgo **[6]** riempita di olio idraulico SAE 10. Immettere olio finché fuoriesce senza bollicine dal foro **[7]** del cilindro comando frizione. Far attenzione che non trabocchi dell'olio. La siringa di spurgo è disponibile presso i rivenditori KTM.A procedura di spurgo terminata controllare il livello olio nel cilindro comando frizione. All'occorrenza rabboccare con olio idraulico biodegradabile SAE 10 (ad esempio Motorex Kupplungsfluid 75).Olio idraulico biodegradabile è disponibile dal vostro concessionario KTM (50 ml).

! AVVERTIMENTO

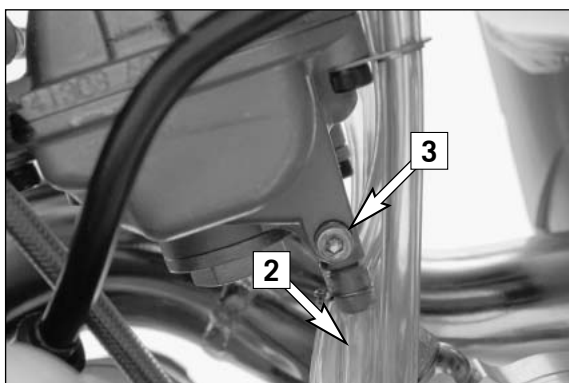
PER IL COMANDO IDRAULICO DELLA FRIZIONE LA KTM UTILIZZA OLIO IDRAULICO MINERALE BIODEGRADABILE. QUESTO OLIO NON DEVE ASSOLUTAMENTE ESSERE MISCHIATO CON UN ALTRO TIPO DI OLIO IDRAULICO. USATE SEMPRE L'OLIO IDRAULICO ORIGINALE KTM (DISPONIBILE PRESSO LA VOSTRA OFFICINA SPECIALIZZATA KTM), SOLO COSÌ PUÒ ESSERE GARANTITA LA FUNZIONE OTTIMALE DEL COMANDO FRIZIONE. IN NESSUN CASO IMMETTERE LIQUIDO PER FRENI.

Attivazione curva d'accensione per carburanti a basso numero di ottani

Se viaggiate con la vostra motocicletta in paesi dove non è disponibile del carburante ad almeno 95 ottani (RON), potete semplicemente attivare la curva d'accensione adatta.
In corrispondenza della centralina digitale si trova un connettore **[1]** su un cavo nero-marrone.
Se il connettore è collegato, è attivata la curva d'accensione per carburante ad almeno 95 ottani (RON).
Staccando questo connettore, si attiva la curva d'accensione per carburanti ad 80 – 94 ottani (RON). È vero che così il motore perde un po' di potenza, ma si impediscono autoaccensioni dovute alla scarsa qualità del carburante e conseguenti danni al motore.

! AVVERTIMENTO

QUALORA NON SIA DISPONIBILE DEL CARBURANTE AD ALMENO 95 OTTANI (RON), È ASSOLUTAMENTE NECESSARIO ATTIVARE LA CURVA D'ACCENSIONE PER 80 – 94 OTTANI (RON) PER EVITARE UN DANNO AL MOTORE.

Svuotamento vaschetta carburatore

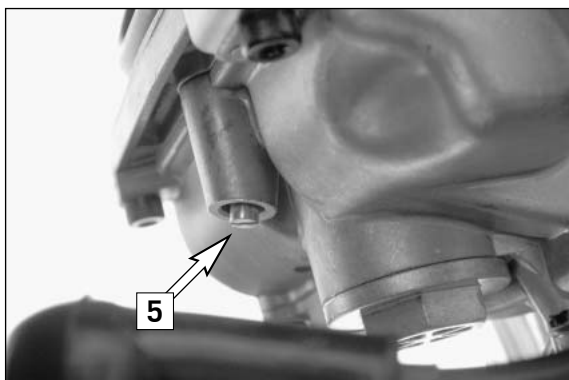
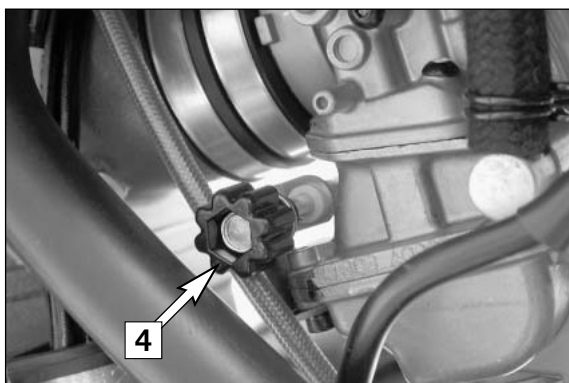
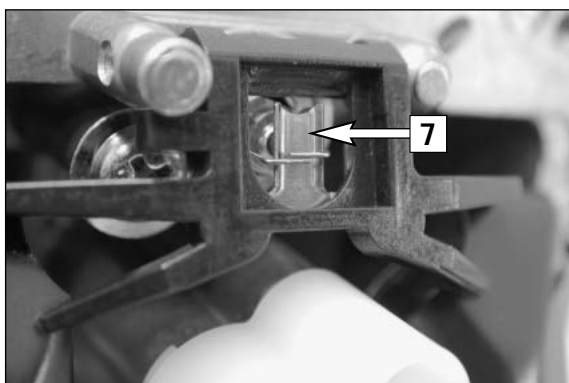
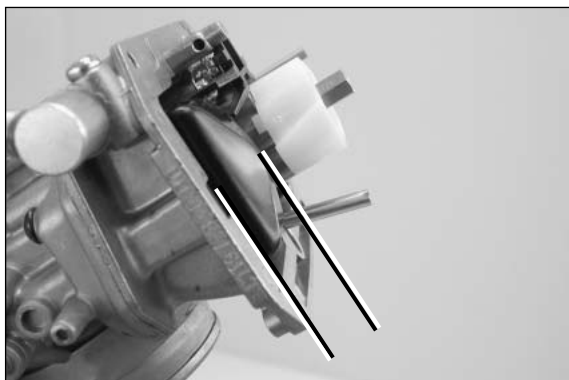
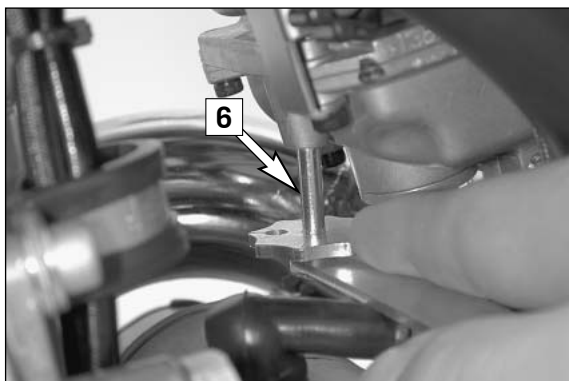
Dopo ogni pulizia ad umido la vaschetta del carburatore dovrebbe essere svuotata, per rimuovere l'acqua che eventualmente si è introdotta. Acqua nella vaschetta del carburatore provoca disturbi di funzionamento.
Eseguire questo lavoro a motore freddo. Chiudete il rubinetto del carburante e mettete il tubo **[2]** dentro un recipiente per raccogliere il carburante che fuoriesce.
Ora aprite la vite di scarico **[3]** per scaricare il carburante. Richiudete la vite di scarico, aprite il rubinetto del carburante e controllate la tenuta del sistema.

ATTENZIONE

- IL CARBURANTE È FACILMENTE INFIAMMABILE E TOSSICO. MANEGGIARE QUINDI IL CARBURANTE CON TUTTE LE PRECAUZIONI DEL CASO. MAI ESEGUIRE LAVORI ALL'IMPIANTO DEL CARBURANTE VICINO A FIAMME APERTE O SIGARETTE ACCESE.
- FAR SEMPRE RAFFREDDARE PRIMA IL MOTORE. CON UNO STRACCIO PULIRE SUBITO IL CARBURANTE CHE EVENTUALMENTE È STATO VERSATO. ANCHE MATERIALI IMPREGNATI DI CARBURANTE SONO FACILMENTE INFIAMMABILI. SE DEL CARBURANTE È STATO INGERITO O È ENTRATO NEGLI OCCHI, CONSULTARE SUBITO UN MEDICO.
- PROVVEDERE AD UNO SMALTIMENTO REGOLARE DEL CARBURANTE.

Carburatore–Regolazione del minimo *

La regolazione del minimo influisce fortemente sulla messa in moto del motore, vale a dire che un motore con un minimo regolato correttamente sarà più facile da avviare di un motore con una regolazione errata del minimo.
Il minimo viene regolato con la rotella di registro **[4]** e la vite di registro miscela **[5]**. Con la rotella di registro viene regolata la posizione base della valvola gas. Con la vite di registro miscela viene regolata la miscela per il minimo, che giunge attraverso il sistema per il minimo fino al motore. Girando in senso orario la quantità di carburante diminuisce (miscela magra), girando in senso antiorario la quantità di carburante aumenta (miscela grassa).
Per impostare correttamente il funzionamento al minimo procedere come descritto qui di seguito:

1 Avvitare la vite registro miscela **[5]** fino all'arresto e regolarla fino ad ottenere la regolazione base prevista dalla KTM (vedi Dati Tecnici Motore).
2 Scaldare il motore
3 Con la rotella di registro **[4]** regolare il numero di giri del minimo normale (1400 – 1500/min).
4 Girare lentamente la vite di regolazione della miscela **[5]** in senso orario finché il numero di giri del minimo inizia ad abbassarsi. Tenete a mente questa posizione e girate ora lentamente la vite di regolazione della miscela in senso antiorario finché il numero di giri del minimo torna ad abbassarsi. Impostare il punto tra queste due posizioni in cui il numero di giri del minimo è più elevato. Se dovesse verificarsi un notevole aumento del numero di giri, ridurre il numero di giri al livello normale e ripetere la procedura del punto 4. Chi fa un impiego estremamente sportivo della motocicletta imposterà una miscela più magra di ca. 1/4 di giro (in senso orario) rispetto a questo valore ideale, perché il suo motore si scalda di più.
NOTA: Se procedendo nei modi descritti non si dovesse raggiungere alcun risultato soddisfacente, la causa può essere un getto del minimo con dimensioni non adatte.
a) Se la vite di regolazione della miscela viene avvitata fino all'arresto senza che si registrino variazioni nel numero di giri del minimo, occorrerà montare un getto del minimo di dimensioni minori

ITALIANO

b) il motore si spegne a vite di regolazione della miscela ancora aperta di due giri occorrerà montare un getto del minimo di dimensioni maggiori.
Ovviamente dopo aver sostituito il getto, occorrerá ricominciare dall'inizio la regolazione

5 Ora regolare con la rotella di registro il numero di giri del minimo desiderato.
6 In presenza di forti variazioni della temperatura esterna e dell'altitudine di marcia occorre impostare nuovamente il minimo.

Indicazioni basilari riguardanti l'usura del carburatore
La valvola gas, lo spillo conico ed il getto a spillo sono soggetti ad usura elevata a causa della vibrazione del motore. Di conseguenza possono manifestarsi dei malfunzionamenti al carburatore (p.es. arricchimento della miscela). Questi pezzi dovrebbero quindi essere sostituiti dopo 200 ore.

Regolazione vite di registro miscela *

Piazzate l'attrezzo speciale sulla vite di registro miscela **[5]** sul lato inferiore del carburatore. Premere l'attrezzo leggermente verso l'alto e girare la rotella di registro **[6]** finche l'attrezzo scatta nell'intaglio della vite di registro miscela. Procedere ora alla regolazione. Alla rotella sono previsti dei segni di riferimento per i giri.

Controllo livello galleggiante (altezza galleggiante) *

A questo scopo smontare il carburatore e togliere la vaschetta. Tener inclinato il carburatore in modo che il galleggiante si appoggia alla valvola a spillo del galleggiante ma non la schiaccia.
In questa posizione lo spigolo del galleggiante dovrebbe essere parallelo alla superficie di tenuta della vaschetta del carburatore (vedi illustrazione).
Se l'altezza del galleggiante non corrisponde al valore nominale, controllare la valvola a spillo del galleggiante e se necessario sostituirla.

Se la valvola a spillo del galleggiante è in ordine, l'altezza del galleggiante può essere regolata piegando la leva del galleggiante **[7]**.

Montare la vaschetta del carburatore, montare il carburatore e regolare il minimo.

Olio motore

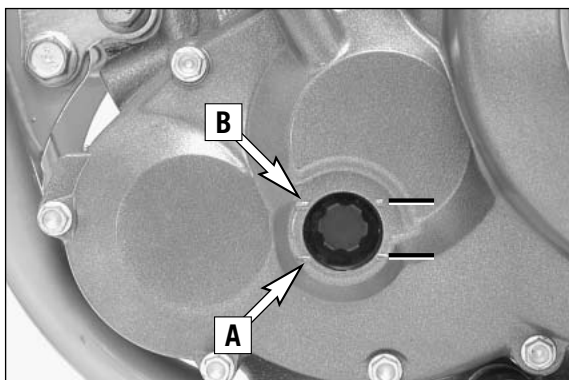
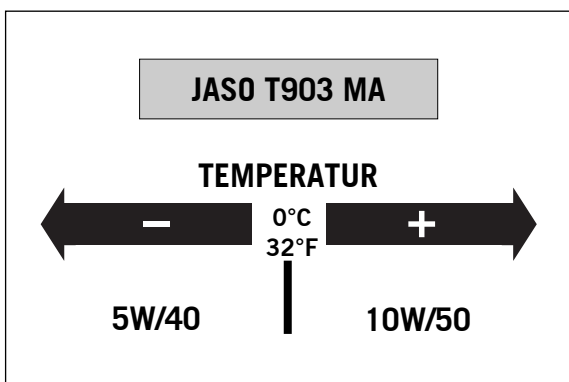
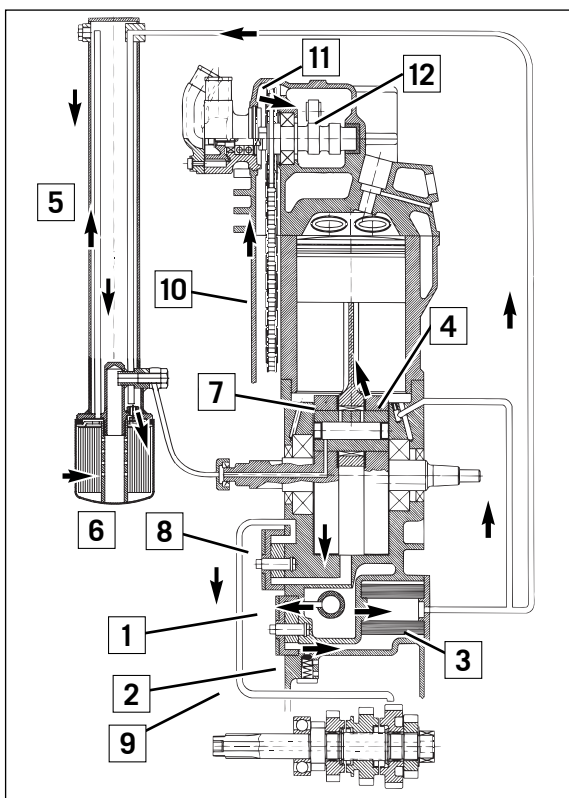
In mancanza di apposite specifiche si usavano per le moto 4 tempi oli motore dal settore automobilistico. Diverse direzioni di sviluppo tecnico però richiedevano una propria specifica per le moto 4 tempi – la norma JASO T903 MA . Mentre per i motori automobilistici si esigono lunghi intervalli per il cambio dell'olio, nei motori delle moto, invece, si dà importanza soprattutto ad un alto rendimento di potenza ad alti regimi. Nella maggior parte dei motori motociclistici vengono lubrificati con lo stesso olio anche gli organi del cambio e la frizione. La norma Jaso MA tiene conto di queste esigenze specifiche.
Usate solo oli motore completamente sintetici che soddisfino i requisiti qualitativi della norma JASO MA (vedi indicazioni sulla confezione).
La KTM raccomanda l'olio Motorex Power Synt 4T nelle viscosità 10W/50 (per temperature superiori a 0°C) e 5W/40 (per temperature inferiori a 0°C).

Controllo livello olio motore

Il livello dell'olio motore può essere controllato sia a motore freddo che caldo. Posteggiare la motocicletta su fondo piano in posizione eretta (cavalletto centrale).

A motore freddo l'olio motore deve essere visibile al bordo inferiore **[A]** del vetro spia.
A motore caldo il livello dell'olio motore deve arrivare fino al bordo superiore **[B]** del vetro spia.
All'occorrenza rabboccare olio motore.

! AVVERTIMENTO

- QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE OPPURE OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.
- NON SUPERARE IL LIVELLO MASSIMO.
- NON ANDARE SOTTO IL LIVELLO MINIMO.

Circuito dell'olio

La pompa dell'olio **[1]** provvede ad immettere l'olio motore nel bypass **[2]** attraverso il filtro dell'olio **[3]**. Seguendo, tramite un condotto in viene portato olio al getto **[4]** che introduce il lubrificante a "spruzzo" sul cuscinetto dello spinotto e sul cielo del pistone. Il secondo tubo dell'olio porta il flusso principale dell'olio nel tubo anteriore del telaio **[5]**, dove l'olio motore viene raffreddato. Successivamente l'olio motore fluisce attraverso il filtro a maglia fine **[6]**, che filtra anche le impurità più fini dall'olio stesso. L'olio motore, privo di cosi di impurità, viene pompato attraverso un tubo dell'olio ed il coperchio frizione nell'albero motore fino al cuscinetto di biella **[7]** e scorrendo nel carter del motore. Una pompa dell'olio supplementare **[8]** aspira l'olio dal carter del motore e lo mette in circolo il condotto dell'olio **[9]** fino agli ingranaggi della quarta e della quinta marcia. Dagli ingranaggi l'olio motore raggiunge la coppa dell'olio. Nella coppa dell'olio si immerge anche la catena di distribuzione **[10]**, che porta l'olio motore verso l'alto alla testa cilindro. Attraverso il foro **[11]** l'olio motore giunge all'albero a camme **[12]** ed alle valvole.

Cambio olio motore e sostituzione filtro a maglia fine, spurgo sistema dell'olio *

NOTA: Per un migliore raffreddamento dell'olio motore, il tubo anteriore del telaio deve essere integrato nel circuito dell'olio. Ad ogni cambio d'olio è quindi necessario rimuovere anche il filtro a maglia fine, far defluire l'olio motore dal tubo anteriore e scaricare l'aria dal sistema di lubrificazione. Se il sistema dell'olio non viene spurgato o viene spurgato insufficientemente, i cuscinetti del motore non vengono lubrificati a sufficienza con il rischio di causare un danno al motore.
Raccomandiamo quindi di far eseguire il cambio olio motore in un'officina specializzata KTM. Entro il periodo di garanzia il cambio olio deve essere eseguito in un'officina specializzata KTM, altrimenti la garanzia decade.

Il cambio olio va eseguito a motore caldo.

⚠ ATTENZIONE

IL MOTORE A TEMPERATURA D'ESERCIZIO E L'OLIO CHE SI TROVA AL SUO INTERNO SONO MOLTO CALDI - FARE ATTENZIONE A NON USTIONARSI.

Posteggioare il motociclo su fondo piano. Rimuovere le due viti di chiusura **[13]** e **[14]** e far defluire l'olio in un recipiente.

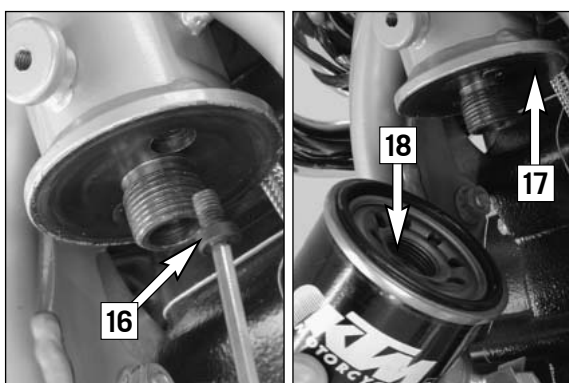
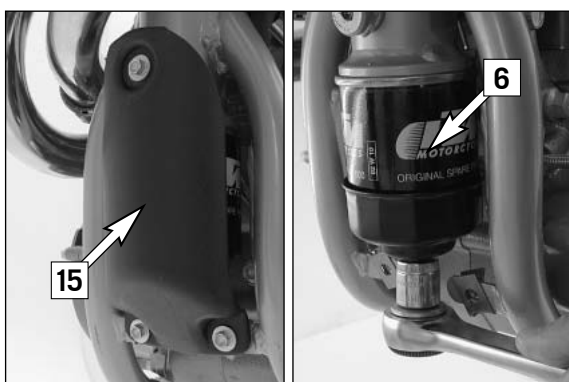
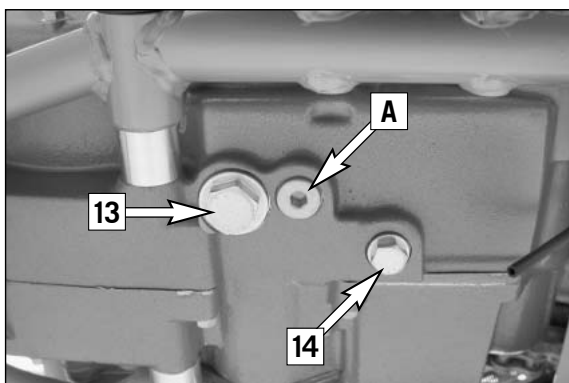
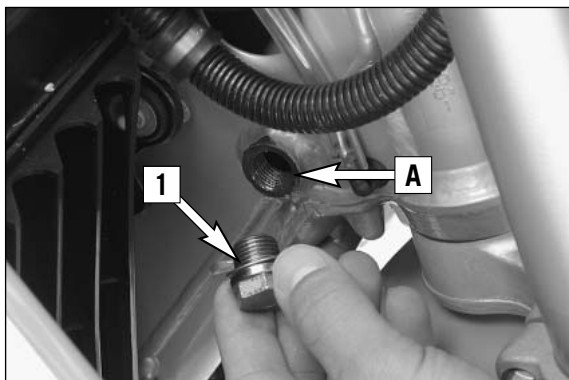
! AVVERTIMENTO

LA VITE DI CHIUSURA **[A]** NON DEVE ESSERE TOLTA, SI TRATTA IN QUESTO CASO DELLA VALVOLA BIPASS.

Rimuovere le 3 viti e il coperchio **[15]**, allentare il filtro a maglia fine **[6]** con una chiave per filtri dell'olio e svitarlo a mano.

Affinché l'olio motore possa defluire dal tubo anteriore del telaio è necessario allentare la vite **[16]**.
Pulire accuratamente le viti di chiusura con petrolio e aria compressa per rimuovere il materiale metallico prodotto dallo sfregamento. Una volta che l'olio è defluito completamente, pulire le superfici di tenuta e montare le viti di chiusura con le guarnizioni.
Serrare la vite di chiusura **[13]** con 30 Nm e la vite di chiusura **[14]** con 20 Nm. Serrare la vite **[16]** con 10 Nm.
Pulire la superficie di tenuta del tubo frontale br, riempire il nuovo filtro a maglia fine di olio per motori ed oliare la guarnizione in gomma **[18]** Montare il filtro a maglia fine e stiringerlo manualmente.
Togliere l'astina livello olio dal coperchio frizione, immettere 1,3 litri di olio motore e rimontare la vite di chiusura.

! AVVERTIMENTO

- SI RACCOMANDA DI IMPIEGARE ESCLUSIVAMENTE FILTRI A MAGLIA FINE KTM ORIGINALI. L'IMPIEGO DI FILTRI DIVERSI PUÒ PROVOCARE DANNI AL MOTORE.
- DOPO AVER SCARICATO L'OLIO DAL TUBO FRONTALE DEL TELAIO, SPURGARE IL SISTEMA DELL'OLIO !

Per facilitarvi lo spurgo del sistema dell'olio abbiamo accluso agli attrezzi di bordo un raccordo per tubi ed un tubo flessibile di plastica per la costruzione di un attrezzo per il riempimento. Prendete un contenitore d'olio vuoto (da 1 litro) ed eseguite un foro 7mm nel tappo di chiusura. Avvitate il raccordo dall'esterno nel tappo di chiusura e fissatelo dall'interno con il dado esagonale M8. Montate il tubo di plastica sul raccordo.

Riempire 0,6 litri di olio motore nel contenitore d'olio e rimuovere la vite di chiusura **[1]** a fianco del cannotto sterzo. Inserire il tubo di plastica nel foro di sfiato **[A]** ed immettere 0,6 litri di olio motore nel tubo frontale del telaio (vedi pagina 30). Rimuovere il tubo di plastica. Avviare il motore e farlo girare al minimo (ca. 20 secondi), finché non fuoriesca dell'olio al foro **[A]**. Appena fuoriesce dell'olio, spegnere il motore, rimontare la vite di chiusura completa di guarnizione e serrarla a 25 Nm.

Far scaldare il motore, verificare la tenuta delle viti di scarico e del filtro a maglia fine e controllare il livello dell'olio motore con la motocicletta posizionata su una superficie orizzontale, attendere 5 minuti, estrarre l'astina del livello dell'olio e asciugarla con un panno.
Il livello olio dovrebbe trovarsi fra le due marcature dell'astina, in nessun caso però deve superare la marcatura MAX, altrimenti dell'olio motore giungerebbe attraverso lo sfiato motore nella cassafiltro.
Se necessario immettere ancora dell'olio.

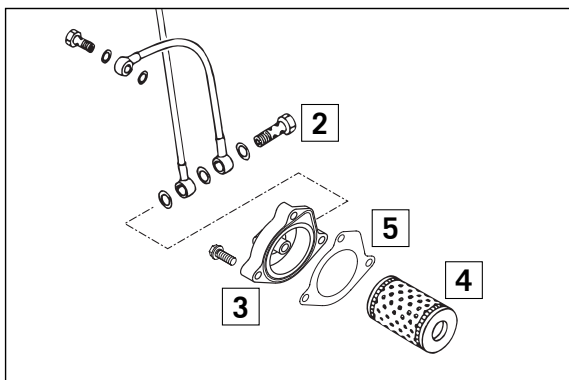
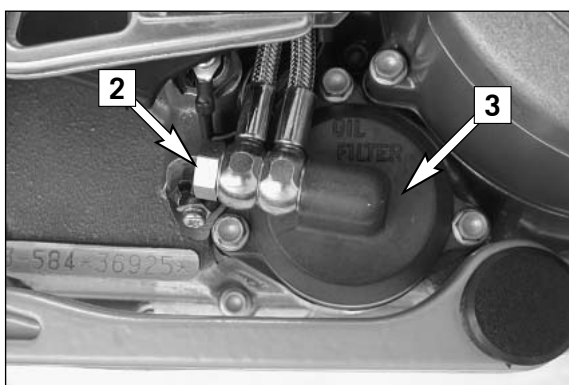
! AVVERTIMENTO

- QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE O OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.
- UN CONTROLLO DEL LIVELLO OLIO ESEGUITO A MOTORE FREDDO INDICA VALORI NON CORRETTI SULL'ASTINA LIVELLO OLIO E QUINDI FORNISCE UN'INDICAZIONE ERRATA DELLA QUANTITÀ D'OLIO.
- NON SUPERARE IL LIVELLO MASSIMO.
- NON ANDARE SOTTO IL LIVELLO MINIMO.

Infine, verificare la tenuta dell'intero sistema dell'olio e del motore. Montare il coperchio del filtro a maglia fine sul tubo anteriore del telaio.

AVVERTENZA: Liberatevi dell'olio vecchio in modo regolare! In nessun caso versare l'olio vecchio nella canalizzazione o nell'ambiente. 1 litro di olio inquina 1.000.000 di litri di acqua.

Cambio filtro olio *

Cambiare il filtro dell'olio in occasione del cambio dell'olio motore. Azionare la leva del freno a pedale e inserire un cacciavite o simile tra la leva del freno a pedale ed il rullo d'arresto, in modo da facilitare l'accesso al coperchio del filtro olio. Rimuovere la vite cava **[2]** (chiave 10) e le **[3]** viti TCEI. Rimuovere con cautela il coperchio del filtro dell'olio **[3]** e il filtro olio. Pulire il carter filtro, il coperchio filtro olio e le superfici di tenuta. Dopodiché controllare il libero passaggio del canale olio nel coperchio filtro.

Montare il nuovo filtro olio **[4]** sull'apposito raccordo nel coperchio filtro e montare l'assieme con una nuova guarnizione **[5]**. Serrare le 3 viti del coperchio filtro con 5 Nm. Montare la vite passaggio olio con le relative guarnizioni e serrarla con 15 Nm.
Infine avviare il motore e controllare la tenuta del sistema dell'olio.

DIAGNOSI DEI DIFETTI »

Se fate eseguire sulla Vostra motocicletta i lavori di manutenzione previsti difficilmente si verificheranno dei guasti. Nel caso in cui tuttavia dovessero presentarsi eventuali difetti, Vi raccomandiamo di ricercare nella seguente tabella il difetto che vi riguarda.
Vi facciamo perï notare che molti lavori non possono essere eseguiti senza l'aiuto di tecnici. Nel caso in cui abbiate dei dubbi, Vi raccomandiamo di rivolgervi ad un rivenditore di KTM.

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
L'avviatore elettrico non fa girare il motore	Errore di comando	Azionare l'accensione
	Batteria scarica	Caricare la batteria e determinare la causa della scarica, rivolgersi ad un'officina specializzata
	Interruttore di accensione o interruttore di arresto d'emergenza difettoso	Controllare l'interruttore di accensione e l'interruttore di arresto d'emergenza, rivolgersi ad un'officina specializzata
	Fusibile per il sistema di avviamento bruciato	SXC: Sostituire il fusibile (3) SMC: Sostituire il fusibile (2)
	Fusibile principale bruciato	Togliere la sella e sostituire il fusibile principale, se si brucia di nuovo, rivolgersi ad un'officina specializzata
L'avviatore elettrico fa girare il motore, ma il motore non parte	Errore di comando	Aprire il rubinetto del carburante, fare rifornimen-to di carburante, osservare le avvertenze per l'avviamento (vedi „Istruzioni per l'uso")
	Il motociclo non è stato usato da tempo, quindi del carburante vecchio è rimasto-nella vaschetta del carburatore	I componenti facilmente infiammabili dei carburanti si volatiliz-zano con un lungo disuso. Se il motociclo non è stato usato per più di 1 settimana, il carburante vecchio dovrebbe essere scaricato dalla vaschetta del carburatore. Quando la vaschetta sarà riempita di carburante fresco, il motore partirà subito.
	Alimentazione del carburante interrotta	Mettere sotto un recipiente di raccolta, togliere la vite di scarico sul carburatore ed aprire il rubinetto del carburante, – nel caso in cui fuoriesca del carburante, pulire il carburatore – nel caso in cui non fuoriesca del carburante, controllare lo sfiato del serbatoio ossia pulire il rubinetto del carburante
	Motore ingolfato	All'avviamento dare tutto gas o rispettivamente sostituire la candela.
	Candela annerita o bagnata	Pulire ed asciugare la candela o eventualmente sostituirla.
	Distanza fra gli elettrodi troppo grande	Regolare la distanza interelettrodica a 0,9mm
	Cappuccio candela o candela danneggiati	Smontare la candela, collegare il cavo di accensione, tenere la candela a massa (punto nudo sul motore) ed avviare, facendo ciò la candela dovrebbe emettere una forte scintilla – se la candela non emmette alcuna scintilla, è necessario sostituirla – se non si presenta neanche adesso alcuna scintilla, staccare il cappuccio della candela dal cavo di accensione, tenerlo ad una distanza di ca. 5 mm dalla massa e agire sull'avviamento – se ora compare una scintilla, sostituire il cappuccio candela – se invece non si presenta alcuna scintilla, far controllare l'impianto di accensione
	Connettori dell'unità CDI, del trasmettitore d'impulsi o della bobina di accensione ossidati	Togliere la sella, la fiancatina destra ed il serbatoio del carburante, pulire i connettori e trattarli con lo spray di contatto
	Acqua nel carburatore oppure getti intasati	Smontare e pulire il carburatore
Il motore non funziona con il minimo	Getto del minimo intasato	Smontare il carburatore e pulire i getti
	Viti di regolazione del carburatore sregolate	Far tarare il carburatore

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore non funziona con il minimo	Candela danneggiati	Sostituire la candela
	Impianto di accensione difettoso	Far controllare l'impianto di accensione
Il motore non raggiunge il pieno regime	Livello del carburante nel carburatore troppo alto	Smontare e pulire il carburatore e controllarne l'usura
	Valvola a spillo del galleggiante non è a tenuta	Sostituire la valvola a spillo del galleggiante
	Galleggiante non è a tenuta	Sostituire il galleggiante
	Getti del carburatore allentati	Serrare i getti
	L'anticipo elettronico d'accensione difettoso	Far controllare l'impianto d'accensione
Potenza del motore troppo bassa	Alimentazione del carburante parzialmente interrotta o carburatore sporco	Pulire e controllare il sistema del carburante ed il carburatore
	Galleggiante non è a tenuta	Sostituire il galleggiante
	Filtro dell'aria molto sporco	Pulire o sostituire il filtro dell'aria, rivolgersi ad un'officina specializzata
	Gioco valvole troppo basso	Far regolare il gioco valvole
	Perdita di compressione perché il decompressore a mano è regolato troppo basso	Regolare il comando a cavo flessibile del decom-pressore a mano
	L'anticipo elettronico d'accensione difettoso	Far controllare l'impianto d'accensione
Il motore si surriscalda	Non vi è sufficiente liquido di raffreddamento nel sistema di raffreddamento	Rabboccare con liquido di raffreddamento (vedere lavori di manutenzione), controllare la tenuta del sistema di raffreddamento
	Lamelle del radiatore molto sporche	Pulire le lamelle del radiatore con un getto d'acqua
	Formazione di schiuma nel sistema di raffreddamento	Sostituire il liquido di raffreddamento, utilizzare anticongelanti di buona marca
	Tubo del radiatore piegato	Accorciare o sostituire il tubo del radiatore
	Termostato difettoso	Smontare il termostato e farlo controllare (temperatura di apertura 70°C) oppure sostituirlo, rivolgersi ad un'officina specializzata
	Fusibile del ventilatore bruciato (SMC)	Sostituire il fusibile e controllare il funzionamento del ventilatore (vedere sotto)
	Interruttore termico difettoso (SMC)	Rivolgersi ad un'officina specializzata
	Ventilatore difettoso (SMC)	Controllare il funzionamento del ventilatore. A questo scopo avviare il motore e far ponte sui contatti all'interruttore termico (radiatore destro in basso), rivolgersi ad un'officina specializzata
lEccessivo consumo di olio	Il tubo flessibile di sfiato del cambio è piegato	Sistemare senza pieghe il tubo flessibile di sfiato del cambio oppure sostituirlo
	Livello olio motore troppo alto	Controllare il livello olio motore a motore caldo e correggerlo se necessario
	Olio motore troppo fluido (viscosità)	Utilizzare dell'olio motore più viscoso, vedere capitolo „Olio motore“
Il faro e la luce di posizione non si accendono	Fusibile bruciato	SXC: Sostituire il fusibile (5) SMC: Sostituire il fusibile (4)
Indicatori di direzione, luce posteriore di arresto e avvisatore acustico non funzionano	Fusibile bruciato	SXC: Sostituire il fusibile (4) SMC: Sostituire il fusibile (3)
La batteria è scarica	L'accensione (l'utenza) non è stata spenta	Caricare la batteria secondo le istruzioni
	La batteria non viene caricata dal generatore	Togliere la sella e controllare i contatti del regolatore della tensione, far controllare il regolatore della tensione ed il generatore da un'officina specializzata

PULIZIA »

Pulire regolarmente la motocicletta in modo da mantenere la superficie delle parti in plastica in buona condizione.
Per far ciò si consiglia di utilizzare acqua calda con l'aggiunta di un prodotto detergente normalmente disponibile in commercio ed una spugna. Lo sporco più grosso può essere eliminato con un leggero getto d'acqua.

! AVVERTIMENTO

- NON PULIRE MAI LA MOTOCICLETTA CON UN PULITORE AD ALTA PRESSIONE O CON UN FORTE GETTO D'ACQUA! ALTRIMENTI A CAUSA DELL'ALTA PRESSIONE L'ACQUA POTREBBE RAGGIUNGERE LE PARTI ELETTRICHE, I CONNETTORI, I COMANDI A CAVO FLESSIBILE, IL CUSCINETTO, IL CARBURATORE ECC. E CAUSARE GUASTI O PORTARE ALLA PRECOCE ROTTURA DI QUESTE PARTI.
- PER IL LAVAGGIO DEL MOTORE SI DOVREBBE USARE PULITORI NORMALMENTE DISPONIBILI IN COMMERCIO. I PUNTI PARTICOLARMENTE SPORCHI DOVRANNO ESSERE PULITI CON UN APPOSITO PENNELLO.
- DOPO AVERE SCIACQUATO A FONDO LA MOTOCICLETTA CON UN LEGGERO GETTO D'ACQUA ASCIUGARE CON ARIA COMPRESSA E CON UN PANNO. FARE SUBITO DOPO UN BREVE GIRO FINCHÉ IL MOTORE NON ABBIA RAGGIUNTO LA TEMPERATURA D'ESERCIZIO E A QUESTO PUNTO AZIONARE ANCHE I FRENI. ATTRAVERSO IL CALORE L'ACQUA RIMASTA NEI PUNTI NON RAGGIUNGIBILI DEL MOTORE E DEI FRENI EVAPORERÀ.
- TIRARE INDIETRO I CAPPUCCI PROTETTIVI AGLI STRUMENTI SUL MANUBRIO PER FAR EVAPORARE ANCHE QUI L'ACQUA CHE SI È EVENTUALMENTE INFILTRATA.
- DOPO IL RAFFREDDAMENTO DELLA MOTOCICLETTA UNGERE O OLIARE TUTTI I PUNTI DI SCORRIMENTO ED I CUSCINETTI. LA CATENA DEVE ESSERE ALLO STESSO MODO TRATTATA CON UN APPOSITO SPRAY PER CATENE.
- ONDE IMPEDIRE DISFUNZIONI DELL'IMPIANTO ELETTRICO TRATTARE, IL TASTO DI CORTO CIRCUITO, L'INTERRUTTORE LUCI E L'INNESTO A SPINA CON SPRAY DI CONTATTO.

CONSERVAZIONE PER L'USO INVERNALE »

Se la moto viene utilizzata anche d'inverno e si deve tener conto di spargimento di sale sulle strade, è necessario prendere dei provvedimenti contro il sale aggressivo.

- Pulire a fondo la moto e lasciarla asciugare.
- Trattare motore, carburatore, forcellone e tutti gli altri componenti lucidi o zincati (dischi dei freni esclusi) con anticorrosivi a base di cera.

⚠ ATTENZIONE

NON DEVE FINIRE DELL'ANTICORROSIVO SUI DISCHI DEI FRENI. CIÒ RIDURREBBE FORTEMENTE L'EFFETTO DI FRENATURA.

! AVVERTIMENTO

DOPO VIAGGI SU STRADE SPARSE DI SALE, PULIRE A FONDO LA MOTO CON ACQUA FREDDA E FARLA ASCIUGARE BENE.

CONSERVAZIONE »

Se avete intenzione di non usare il motociclo per un lungo periodo, dovete prendere le seguenti misure:

- Pulire accuratamente la motocicletta (vedi il capitolo PULIZIA)
- Cambiare l'olio del motore, il filtro dell'olio ed il filtro a maglia fine (un vecchio olio contiene delle impurità dannose).
- Controllare l'anticongelante e la quantità del liquido di raffreddamento.
- Far riscaldare nuovamente il motore, chiudere il rubinetto del carburante e attendere finché il motore si spegne da solo. Successivamente aprire la vite di scarico della vaschetta del carburatore per scaricare anche il carburante rimanente.
- Smontare la candela e versare attraverso il foro della candela ca. 5 cc di olio motore nel cilindro. Azionare 10 volte il pedale di avviamento per far sì che l'olio motore venga distribuito sulla parete del cilindro e rimontare la candela.
- Mettere il pistone in compressione per indurre la chiusura delle valvole. Azionate lentamente il pedale di avviamento finché non sentite il clic di disinnesto del decompressore automatico.
- Scaricare dal serbatoio il carburante raccogliendolo in un apposito contenitore.
- Regolare la pressione dei pneumatici.
- Ungere i cuscinetti o supporti delle leve di comando, dei poggiapiedi, ecc. ed anche la catena.
- Eseguire la manutenzione del leveraggio dell'ammortizzatore.
- Smontare la batteria e caricarla (vedere capitolo BATTERIA).
- Il luogo di conservazione dovrebbe essere asciutto e non soggetto a forti sbalzi di temperatura.
- Coprire la motocicletta preferibilmente con un telone o una coperta permeabile all'aria. Non usare materiali non permeabili all'aria, dal momento che l'umidità non riuscirebbe a fuoriuscire e potrebbe causare corrosioni.

! AVVERTIMENTO

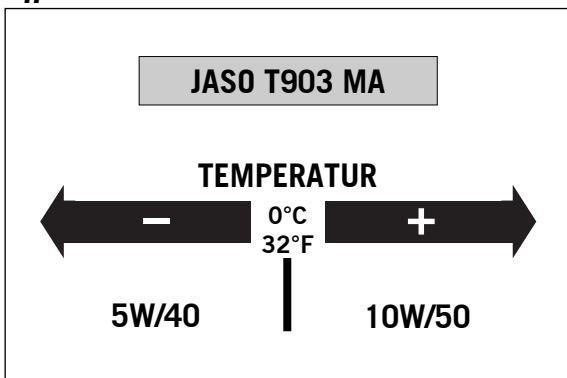
E' ASSOLUTAMENTE SCONSIGLIABILE ACCENDERE PER POCO TEMPO IL MOTORE DI UNA MOTO MESSA A RIPOSO. IL MOTORE NON SI RISCALDEREBBE SUFFICIENTEMENTE, E QUINDI IL VAPORE D'ACQUA CREATOSI DURANTE IL PROCESSO DI COMBUSTIONE SI CONDENSEREBBE CAUSANDO L'ARRUGGINIMENTO DELLE VALVOLE E DELLO SCAPPAMENTO.

RIMESSA IN FUNZIONE DOPO IL RIPOSO

- Rimontare la batteria completamente ricaricata (far attenzione alla polarità) ed impostare l'ora.
- Riempire il serbatoio con carburante nuovo
- Controllare la motocicletta come prima di ogni messa in funzione (vedere istruzioni per l'uso)
- Fare un breve giro di collaudo.

AVVERTENZA: Prima di mettere a riposo stagionale la moto, controllare il funzionamento e l'usura di tutti i componenti. Se sono necessari lavori di manutenzione, riparazioni o modifiche, è opportuno farli eseguire durante il riposo (meno impegni di lavoro nelle officine). In questo modo si possono evitare i lunghi tempi di attesa nelle officine all'inizio della stagione.

Motore	625 SXC / SMC
Tipo	motore a scoppio, monocilindrico con albero bilanciatore a 4 tempi raffreddato a liquido
Cilindrata	625 cm^3
Alesaggio/corsa	101 / 78 mm
Compressione	11,7 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice
Albero a camme	249/1
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 32 mm
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,12 - 0,15 mm scarico: 0,12 - 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini
Bussola pieda di biella	bronzina
Pistone	lega forgiato
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio
Lubrificazione	lubrificazione a circolazione forzata, 2 pompas dell ´olio Eaten con coppa
Olio motore	vedi giù #
Quantitativo di olio	ca. 2,1 litri
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti diritti 31:79 denti
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d´olio
Cambio	5 marce ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1a 14:35 2a 15:24 3a 18:21 4a 20:19 5a 22:18
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza ruttore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS (6000 giri/min)
Generatore	12V 200W
Candela	NGK DCPR 8E
Distanza elettrodi	0,9 mm
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa
Liquido	1 litro, 50 % Antigelo, 50 % acqua distillata, almeno -25°C
Avviamento motore	elettrico/pedale

#

Olio motore

Usate solo oli motore completamente sintetici che soddisfino i requisiti qualitativi della norma JASO MA (vedi indicazioni sulla confezione).
La KTM raccomanda l'olio Motorex Power Synt 4T nelle viscosità 10W/50 (per temperature superiori a 0°C) e 5W/40 (per temperature inferiori a 0°C).

! AVVERTIMENTO

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

TARATURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE	
	625 SXC/SMC
Carburatore tipo	Keihin FCR-MX 4138A
Codice carburatore	4138A
Getto massimo	165
Spillo conico	OBDVT (OBEKR)
Getto minimo	42 (45)
Getto massimo aria	200
Getto minimo aria	100
Posizione spillo	5. (4.)
Getto avviamento	85
Vite di reg.miscela aperta di	2
Valvola gas	15
Riduzione potenza	arresto valvola gas
Arresto membrana pompa	858 / 2,15 mm
Manopola avviamento a caldo	3,8 mm

DATI TECNICI - TELAIO »

	625 SXC	625 SMC
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno	
Forcella	WP Suspension 4357 MXMA	WP Suspension 4860 MXMA
Corsa sospensione ant/post	295 / 320 mm	265 / 300 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP BAVP4681) PRO LEVER con leveraggio in alluminio	
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio, e pinza flottante	a disco forato e pinza fissa a 4 pistoncini
Disco freno anteriore	Ø 260 mm	Ø 320 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio B 220 mm, e pinza flottante	
Pneumatici anteriore	90/90-21	120/70-17
Pressione aria fuori strada / SM	1,0 - 1,5 bar	1,5 bar
Pressione aria strada guidatore	1,8 bar	2,0 bar
Pneumatici posteriore	140/80-18	160/60-17
Pressione aria fuori strada / SM	1,0 - 1,5 bar	1,6 bar
Pressione aria strada guidatore	2,0 bar	2,2 bar
Capaciità serbatoio	9 litri, riserva 2,5 litri	9,2 litri, riserva 2,5 litri
Trasmissione finale	16:40	16:38
Catena	XR 5/8 x 1/4	
Faro Luce d'ingombro Spia Lucce d'arresto Finalino posteriore Lampeggiatore La luce di targa	12V 35/35 W (Sockel P43t) 12V 5W (Sockel W2,1x9,5d) 12V 1,2W (Sockel W2x4,6d) 12V 21/5W (Sockel BaY15d) 12V 21/5W (Sockel BaY15d) 12V 10W (Sockel Ba15s) 12V 5W (Sockel W2,1x9,5d)	12V 35/35 W (Sockel P43t) 12V 5W (Sockel W2,1x9,5d) 12V 1,2W (Sockel W2x4,6d) 12V 21W (Sockel Ba15s) 12V 5W (Sockel W2,1x9,5d) 12V 10W (Sockel Ba15s) 12V 5W (Sockel W2,1x9,5d)
Batteria	12V 8,6 Ah	
Inclinazione forcella	62,5°	63°
Interasse	1510 ± 10 mm	
Altezza sella	980 mm	910 mm
Altezza minima	360 mm	290 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	132 kg	

REGOLAZIONI STANDARD-FORCELLA		
	625 SXC 05187B01	625 SMC 14187B07
Grado compressione	20	23
Grado distensione	12	19
Molla	4,2 N/mm	4,4 N/mm
Precarico molla	5 mm	28 mm
Camera compensazione	140 mm	110 mm
Tipo olio	SAE 5	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD-AMMORTIZZATORE		
	625 SXC 01187B01	625 SMC 01187B02
Grado compressione	3	4
Grado distensione	5	8
Molla	63 / 260	70 / 260
Precarico molla	23 mm	20 mm

DATI TECNICI - TELAIO »

COPPIE DI SERRAGGIO - CICLISTICA		
Perno ruota ant. SXC	M16x1,5	40 Nm
Perno ruota ant. SMC	M24x1,5	40 Nm
Perno ruota post.	M20x1,5	80 Nm
Ammortizzatore in alto	M10 (10.9)	45 Nm
Ammortizzatore in basso	M10 (10.9)	45 Nm
Disco freno post.	M6 (10.9)	Loctite 243 + 10 Nm
Disco freno ant.	M6 (10.9)	Loctite 243 + 10 Nm
Pinza del freno anteriore	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vite tcei pinza del freno anteriore SMC	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Perno di supporto asta di collegamento/telaio	M12	60 Nm
Dadi a colletto perno leva a squadra	M14x1,5	100 Nm
Vite supporto motore	M10	45 Nm
Giunto sferico per asta di spinta	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Dadi di bloccaggio per viti corona	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Dado esagonale perno forcellone	M14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio piastra forcella sup.	M8	20 Nm
Viti di serraggio piastra forcella inf.	M8	15 Nm
Viti di serraggio fondelli forcella	M8	15 Nm
Viti cavallotti fissaggio manubrio	M8	20 Nm
Vite ad esagono cavo innesto manubrio	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Nippli dei raggi	chiave 7	4 Nm (3,0 - 6,0 Nm)
Altre viti della ciclistica / Altri dadi flangiati della ciclistica	M6 M8 M10	10 Nm / 15 Nm 25 Nm / 30 Nm 45 Nm / 50 Nm

INDICE ALFABETICO »

625 SMC 2005-06
wiring diagram
main harness - 586.11.075.100
30.03.2005
left front flasher
position light
headlight
right front flasher
front brake switch
flasher control lamp
driving light lamp
idle control lamp
multi-func.-digital-speedometer
cooling fan
handle bar switch (optional)
sidestand switch
diode
horn
high/low beam switch horn switch stop button
flasher relay
flasher switch
ignition coil
start bottom
black
E C U
fuse box
ignition switch
cooling fan
octane selector
temperature switch
starter motor
Pick up
start relay
TPS
neutral switch
battery
rear brake switch
generator
regulator-rectifier
left raer flasher
licence plate lamp
rear light/brakelight
right rear flasher

ignition switch

cable switch	gn	or	bu	re-wh
cable harness	re	ye-re	re	re-wh
ON			●	●
light	●	●		
OFF				

light switch high/low beam switch

cable color	bu	ye	gn	wh
LIGHT OFF				
P.LIGHT		●		●
LO		●	●	
HI	●	●		
P.LIGHT		●		●

start switch

cable harness	or	bl-or
cable switch	bl-bu	bl
START	●	●
unpushed		

horn switch

cable color	re	br
HORN	●	●
OFF		

kill switch

cable color	ye-bl	br
pushed	●	●
unpushed		

flasher switch

cable harness	or	pu	bl
TURN L	●	●	
TURN R	●		●
OFF			

brake switch

cable harness	gn-wh	ye-bu
cable switch	bl	bl
pushed	●	●
unpushed		

sidestand switch

cable harness	br	pi
cable switch	bl	bl
folded up	●	●
folded down		

625 SXC 2005-06
wiring diagram
main harness - 583.11.375.750
20.03.2005
headlight
position light
left front flasher
right front flasher
front brake switch
flasher control lamp
idle control lamp
multi-func.-digital-speedometer
driving light lamp
cooling fan
handle bar switch (optional)
sidestand switch
diode
horn
high/low beam switch horn switch stop button
flasher relay
ignition coil
flasher switch
start bottom
black
fuse box
ECU
ignition switch
octane selector
starter motor
neutral switch
Pick up
start relay
TPS
battery
rear brake switch
regulator-rectifier
generator
left raer flasher
right rear flasher
rear light/brakelight

ignition switch

cable switch	gn	or	bu	re-wh
cable harness	re	ye-re	re	re-wh
ON			●—●	
light	●—●			
OFF				

light switch
high/low beam switch

cable color	bu	ye	gn	wh
LIGHT OFF				
P.LIGHT		●——	——	——●
LO		●——	——●	
HI	●——	——●		
P.LIGHT		●——	——	——●

start switch

cable harness	or	bl-or
cable switch	bl-bu	bl
START	●——	——●
unpushed		

horn switch

cable color	re	br
HORN	●——	——●
OFF		

kill switch

cable color	ye-bl	br
pushed	●——	——●
unpushed		

flasher switch

cable harness	or	pu	bl
TURN L	●——	——●	
TURN R	●——	——	——●
OFF			

brake switch

cable harness	gn-wh	ye-bu
cable switch	bl	bl
pushed	●——	——●
unpushed		

sidestand switch

cable harness	br	pi
cable switch	bl	bl
folded up	●——	——●
folded down		

SCHALTPLAN » *WIRING DIAGRAMM*

ENGLISH	DEUTSCH	ITALIANO
headlight	Scheinwerfer	faro
parking light	Standlicht	luce di posizione
turn indic left fr	Blinker li vo	lampegg ant sn
turn indic left fr	Blinker re vo	lampegg ant dx
ignition controll ON	Zündungskontrolle ON	spiedicontrollo ON
high beam indicator	Fernlichtkontrolle	spia abbaglieante
turn indicator	Blinkerkontrolle	spia lampeggiatori
multip cont plug (2)	2-Pol Stecker	connettore a 2 poli
multip cont plug (3)	3-Pol Stecker	connettore a 3 poli
multip cont plug (4)	4-Pol Stecker	connettore a 4 poli
stoplight switch f	Bremslichtsch vo	int luce arresto ant
stoplight switch r	Bremslichtsch vo	int luce arresto post
horn	Horn	clacson
turn indicator	Blinkgeber	trasmett di lampeg
CDI	CDI	CDI
spark plug	Zündkerze	candela
ignition coil	Zündspule	bobina d'accens
generator	Genrator	dinamo
pulser coil	Impulsgeber	trasmettitore d imp
regulator-rectifier	Regelgleichrichter	regol di tens
TPS	TPS	TPS
blink switch	Blinkerschalter	int lampeggiatori
combinat switch	Kombischalter	multicomando
blinker left rear	Blinker li hi	lampegg post sn
blinker right rear	blinker re hi	lampegg post dx
rear-stoplight	Brems-Schlusslicht	fanal post di freno
fan connection	Lüfteranschluss	connet ventilatore
licence pl lightning	Kennzeichenbel.	iluminat de targa
fusebox	Sicherungkasten	scatola fusibli
capacitor	Kondensator	condensatore
ground connection	Masseanschluss	collegam di masse
multip cont plug (6)	6-pol stecker	connettore a 6 poli
sensorcable	Sensorkabel	cavo sensor
battery 12V	Batterie 12V	batteria 12V
ignition switch	Zündschloss	interrutore accesion
starter relay	Startrelaise	rele d avviamento
starter engine	Startermotor	mot d avviamento ele
run-off/start switch	Start-Not-Aus	disinseritor/partire

CABLE COLOURS	KABELFARBEN	CAVO COLORATO
bl: black	bl: blau	bl: nero
ye: yellow	ye: gelb	ye: giallo
bu: blue	bu: blau	bu: blu
gn: green	gn: grün	gn: verde
re: red	re: rot	re: rosso
wh: white	wh: weiß	wh: bianco
br: brown	br: braun	br: marrone
or: orange	or: orange	or: arancione
pi: pink	pi: rosa	pi: rosa
gr: grey	gr: grau	gr: grigio
pu: purple	pu: violett	pu: violetto

ENGLISH	FRANCAIS	ESPANIOL
headlight	phare	faro
parking light	feu de position	luz de posicion
turn indic left fr	clignoteur av gauche	interm izquierdo delantero
turn indic left fr	clignoteur av droit	intermitene derecho delantero
ignition controll ON	temion ON	luces de aviso ON
high beam indicator	temoin feu route	lampara aviso luces largas
turn indicator	temoin de clignoteur	lampara aviso intermitentes
multip cont plug (2)	connect multiple (2)	conector multiple 2
multip cont plug (3)	connect multiple (3)	conector multiple 3
multip cont plug (4)	connect multiple (4)	conector multiple 4
stoplight switch f	contact de stop av	interr luz de freno del
stoplight switch r	contact Harr de stop	interr luz de fren tras
horn	klaxon	claxon
turn indicator	centrale clignot	conjunto del intermintente
CDI	CDI	CDI
spark plug	bougie	bujia
ignition coil	bobine d'allumage	bobina de encendido
generator	gnerateur	generador
pulser coil	capteur	generado de impusos
regulator-rectifier	regulat redresseur	regulador de tension
TPS	TPS	TPS
blink switch	contact d clignoteur	interuptor clingoteur
combinat switch	commodo	interruptor combinado
blinker left rear	clign arr gauche	intermitente izquierdo trasero
blinker right rear	clign arr droite	intermitente derecho trasero
rear-stoplight	feu arr et de stop	luz de freno trasero
fan connection	connect ventilateur	conector ventilador
licence pl lightning	ecl plaque d immat	luz lpaca de matricula
fusebox	boite a fusibles	caja de fusibles
capacitor	condensateur	condensador
ground connection	masse	conector de massa
multip cont plug (6)	connect multiple (6)	conecotr multiple (6)
sensorcable	capteur cable	sensor cable
battery 12V	batterie 12V	batteria 12V
ignition switch	contact d allum	llave de contata
starter relay	relaise de demarreur	rele de arranque
starter engine	demarreur electrique	motor de arranque
run-off/start switch	bout de demar/arr d urg	boton de arranque per de urg

CABLE COLOURS	COULEUR DE CABLE	COLOR DE CABLE
bl: black	bl: noir	bl: negro
ye: yellow	ye: jaune	ye: amarillo
bu: blue	bu: bleu	bu: azul
gn : green	gn: vert	gn: verde
re: red	re: rouge	re: rojo
wh: white	wh: blanc	wh: blanco
br: brown	br: brun	br: marron
or: orange	or: orange	or: naranja
pi: pink	pi: rose	pi: rosado
gr: grey	gr: gris	gr: gris
pu: purple	pu: violet	pu: violeta

6/2005

FOTO: MITTERBAUER

KTM Group Partner

KTM-Sportmotorcycle AG
A–5230 Mattighofen
www.ktm.at